



Ikt. sz.: GAB-42/48-5/2025.

GAB-22/2025. sz. ülés
(GAB-83/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Gazdasági Bizottságának**
2025. december 2-án, kedden, 9 óra 05 perckor
az Országház Tisza Kálmán termében (főemelet 37.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	6
<i>Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása</i>	6
<i>Lázár János beszámolója</i>	6
<i>Kérdések</i>	18
<i>Válaszok</i>	29
<i>Országos Atomenergia Hivatal - B/11433. számú országgyűlési beszámoló</i>	
<i>(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)</i>	40
<i>Jelentés az atomenergia 2024. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló B/11432. számú jelentés</i>	
<i>(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)</i>	40
<i>Kádár Andrea Beatrix szóbeli kiegészítése</i>	41
<i>Határozathozatalok</i>	43
<i>Az etikus gyorsHITELEZÉSRŐL SZÓLÓ H/12989. számú határozati javaslat</i>	
<i>(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i>	43
<i>A milliárdosok vagyonadójáról szóló T/12722. számú törvényjavaslat</i>	
<i>(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i>	43
<i>Egyebek</i>	43
<i>Az ülés berekesztése</i>	44

Napirendi javaslat

1. Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)
2. a) Országos Atomenergia Hivatal - Országgyűlési Beszámoló 2024 (B/11433. szám)
(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)
(Beszámolót tárgyaló bizottság)

b) Jelentés az atomenergia 2024. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló jelentés (B/11432. szám)
(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)
(Beszámolót tárgyaló bizottság)
3. Az 5 forintos érme bevonásáról szóló határozati javaslat (H/12950. szám)
(Balassa Péter (független) képviselő)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
4. Az etikus gyorsHITELEZÉSRŐL szóló határozati javaslat (H/12989. szám)
(Jámbor András Imre (Párbeszéd) képviselő)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
5. A milliárdosok vagyonadójáról szóló törvényjavaslat (T/12722. szám)
(Tordai Bence (Párbeszéd) képviselő)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
6. Egyebek

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. Molnár Ágnes (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Witzmann Mihály (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Dr. Seszták Miklós (KDNP), a bizottság alelnöke
 Dr. Dávid Ferenc (DK), a bizottság alelnöke
 Erős Gábor (Fidesz)
 Riz Gábor (Fidesz)
 Szatmáry Kristóf (Fidesz)
 Dr. Szeberényi Gyula Tamás (Fidesz)
 Varga Gábor (Fidesz)
 Z. Kárpát Dániel (Jobbik)
 Tordai Bence (Párbeszéd)
 Csárdi Antal (független)

Helyettesítési megbízást adott

Cseresnyés Péter (Fidesz) távozása után Barcza Attilának (Fidesz)
 F. Kovács Sándor (Fidesz) Bánki Eriknek (Fidesz)
 Dr. Seszták Miklós távolléte idejére dr. Molnár Ágnesnek (Fidesz)
 Szatmáry Kristóf (Fidesz) távozása után Erős Gábornak (Fidesz)
 Dr. Szeberényi Gyula Tamás (Fidesz) távozása után Witzmann
 Mihálynak (Fidesz)
 Varga Gábor (Fidesz) távozása után Riz Gábornak (Fidesz)
 Dr. Mellár Tamás (Párbeszéd) Tordai Bencének (Párbeszéd)

A bizottság titkársága részéről

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

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter
 Kádár Andrea Beatrix elnök (Országos Atomenergia Hivatal)

Megjelentek

Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Csepreghy Nándor miniszterhelyettes, államtitkár (Építési és
 Közlekedési Minisztérium)
 Lánszki Regő Balázs államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)

Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Alföldy-Boruss Márk helyettes államtitkár (Energiaügyi
Minisztérium)
Juhász László elnökhelyettes (Országos Atomenergia Hivatal)

(Az ülés kezdetének időpontja: 12 óra 02 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

BÁNKI ERIK (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó reggelt kívánok mindenkinek! Sok szeretettel köszöntöm a bizottság tagjait, a megjelent érdeklődőket. Képviselőtársaim írásban előre megkapták a mai ülésre vonatkozó napirendtervezetet.

Ehhez képest lenne egy kiegészítés: Balassa Péter független képviselő kezdeményezte, hogy az általa benyújtott javaslat tárgysorozatba vételére ne a mai ülésen kerüljön sor, mert képviselő úr nem tud jelen lenni a mai ülésen. Van-e ezzel kapcsolatban bárkinek észrevétele? *(Nincs jelentkező.)* Amennyiben nincs, akkor az eredeti napirend szerinti 3. napirendi pont lekerül, és értelemszerűen a 4., 5., 6. napirendi pont a 3., 4., 5. számú napirendi pontként fog szerepelni.

Kérem, hogy ezzel a módosítással a napirend elfogadásáról most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 9 igen szavazattal... *(Riz Gábor jelzi, hogy nem működik a gépe.)* Pillanat, mert a gép megint nem vette be a szavazatot. *(A bizottság munkatársához fordulva:)* Nem tudom, mi van ezzel a géppel, de nézessétek meg, mert egyszerűen nem reagál normálisan a jelzésekre!

Még egyszer kérem a szavazást, képviselőtársam! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 11 igen szavazattal... *(Cseresnyés Péter jelzi, hogy nem működik a gépe.)* Cseresnyés Pétert kérem hozzáírni! Tehát a bizottság 12 igen szavazattal, egyhangú döntéssel fogadta el a mai ülésre szóló napirendjét.

Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)

Első napirendi pontként az építési és közlekedési miniszter, Lázár János miniszter úr meghallgatása következik. Köszöntöm miniszter urat, államtitkár asszonyt és államtitkár urakat a bizottság mai ülésén.

Miniszter úr, a szokásos menetrend szerint történik a meghallgatás: először ön kap szóbeli kiegészítési lehetőséget az éves beszámolóval kapcsolatban, utána képviselőtársaim egy körben kapnak lehetőséget arra, hogy kérdéseket tegyenek föl, illetve véleményt mondjanak az elmúlt egy év tevékenységéről, aztán arra kérem miniszter urat, hogy adjon választ az elhangzott kérdésekre. Miniszter úr, ön a szó.

Lázár János beszámolója

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Nagyon szépen köszönöm. Mélyen tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Először is szeretném megköszönni a beszámoló lehetőségét, másrészt pedig a bizottság együttműködését, tekintettel arra, hogy könnyen lehet, hogy ebben a minőségben ez az utolsó találkozásunk, ki tudja, mit hoz a jövő évi választás. Szeretném megköszönni a 2022 óta építési miniszterként és 2022 novembere óta építési és közlekedési miniszterként kialakított együttműködésben a bizottság tagjainak közreműködését, szerepét, feladatát, felelősségét, és azt is, hogy többségében a bizottság tagjai tárcám törekvéseit folyamatosan támogatták a magyar Országgyűlésben.

Szeretnék röviden beszámolni részben az építési, részben a közlekedési terület állásáról. Sokan kérdezik, hogy azon kívül, hogy időnként beruházásokat szüntet meg vagy húz le az Építési és Közlekedési Minisztérium, mégis mivel foglalkozik az Építési és Közlekedési Minisztérium. Mindennel, ami épít és mindennel, ami közlekedés. De ha ezt szeretném általánosítani és kicsit nagyobb perspektívába helyezni, akkor két

dolog van, amit a munkatársaim és jómagam is fontosnak tartunk: ez a haza és a haladás ügye.

A haza ügye abban az értelemben, hogy az Építési és Közlekedési Minisztériumnak vállalt és hirdetett feladata, hogy a magyar vállalkozások számára lehetőséget teremtsen az ország újjáépítésében, és a haladás ügye is a szó szoros és átvitt értelmében, hiszen azon dolgozunk, hogy Magyarország a közepesen fejlett országok sorából előreléphessen - ami az infrastruktúrát, a közszolgáltatások minőségét illeti - a fejlett országok sorában. Ez a két dolog, ami meghatározta az elmúlt éveket, a 2025. esztendő is, egy patrióta és egy lokálpatrióta gondolkodásmód. Patriotizmus, ami a gazdaság szervezését illeti, és a vidéki infrastruktúra érdemi javítása ügyében megtett fontos lépések. Ez az, amit előljáróban szerettem volna elmondani.

A minisztérium jelenlegi tevékenységéről adnék egy rövid áttekintést. Kezdem azzal, hogy a törvényhozó hatalomnak kötelessége, feladata a végrehajtó hatalom ellenőrzése. Ennek jegyében jelzem, hogy a tárcám ma már az egyik legnagyobb létszámmal működő minisztérium: 1930-an voltunk ma reggel, legalábbis ennyien jelezték, hogy a tárcához tartoznak. Remélem, meg is jelentek mindannyian, ugye, nálunk a távmunka nem létező fogalom. Tehát 1930 emberrel dolgozik a minisztérium, 5 államtitkárral. Az 1900 emberből 1500 érdemi és 400 kolléga pedig technikai támogató tevékenységet végez.

Ezen kívül a tárcám felügyel 27 állami vállalatot. A 27 állami vállalat 61 ezer embert foglalkoztat. A 61 ezer magyar munkavállalóból a legnagyobb munkaadói szerepet is betöltjük, hiszen mi adunk munkát 49 900 MÁV- és Volán-dolgozónak. Ezzel a tárcám a magyar állam, a magyar adófizetők képviseletében Magyarország legnagyobb munkaadója is. Erre majd még röviden visszatérek. A közlekedési ágazat, tehát a 49 ezer főt foglalkoztató közlekedési ágazat egyébként 1200 milliárd forintból gazdálkodik. A teljes tárcám 2025. évi költségvetése, a költségvetésben szereplő összeg 1700 milliárd forint, és ehhez jön még a vállalatoknál lévő mintegy 2 ezer milliárd forint, tehát 3-3,5 ezer milliárd az az összeg, amivel a tárcám folyamatosan kell hogy gazdálkodjon.

Szeretném tájékoztatni arról a bizottságot, hogy a mai napon Magyarországon az Építési és Közlekedési Minisztérium által képviselve 566 darab beruházás van folyamatban, aminek az összege 3056 milliárd forint. Itt ragadom meg az alkalmat, hogy azt is elmondjam, hogy amikor megkezdtem a munkát, akkor az volt a feladatom, hogy az állami beruházások jó részét felfüggeszsem. Összesen fölfüggesztésre került 274 darab beruházás 2023 júniusában, 5472 milliárd forint összegben, azonban már nem volt alkalom arra, hogy a hírekbe bekerüljön, hogy ebből a beruházáscsomagból újraindítottunk 125 darab beruházást 3295 milliárd forint értékben. Tehát 2023-ban - elsősorban a háború gazdasági következményeként - felfüggesztettem 5500 milliárdot, és majdnem idáig, mind a mai napig sikerült újraindítani 125 beruházást 3300 milliárd forint összegben. Ez részben a kezdeti és a jelenlegi státusznak, úgy gondolom, a pontos és hatékony leírását adja.

Amit szeretnék itt elmondani a beruházások megoszlását illetően, hogy 296 darab olyan beruházás van, ami kivitelezés alatt áll, és 270 beruházás van tervezés alatt. Ez azt jelenti, hogy ma Magyarországon az állam képviseletében az Építési és Közlekedési Minisztérium 553 milliárdnyi beruházási tervet rendelt meg. A tervek értéke csak önmagában 553 milliárd forint. Erre korábban példa nem volt.

Ezt azért tartom fontosnak, mert a 2026-os választások kimenetelétől függetlenül jelzem azt, hogy ma Magyarországon egy autópálya megépítésére hat évre van szükség, egy vasút megépítésére tervezéssel együtt, közbeszerzéssel, kivitelezéssel együtt nyolc esztendőre van szükség. Csak olyan beruházást lehet indítani társadalmi

közkonszenzus alapján, aminek a tervei rendelkezésre állnak. Tehát ami nincs megtervezve, azt nehéz megépíteni. Aki a beruházásokat megtervezteti, és aki kiviteli tervekkel rendelkezik, az ciklusokon át képes a beruházáspolitikát és az ország fejlődését meghatározni.

Ha visszatekintenek, 2010-14 között csak olyan beruházások valósulhattak meg, amelyek terveit a 2010 előtti kormányzat előkészítette; hiszen ahogy említettem, egy kiviteli terv egy autópálya esetén három év - három év a kivitelezés, és három év a tervezés -, az engedélyek megszerzése egy átlagos magasépítési, mélyépítési, vasút- vagy közútépítési beruházásnál éveket vesz igénybe. Ezért mondom azt, hogy hat-hét év alatt lehet egy utat megépíteni, és nyolc-tíz esztendőre van szükség ahhoz, hogy egy vasúti pálya megvalósuljon. Aki tehát 2026-ban, '27-ben kiviteli tervekkel rendelkezik, az fogja tudni az országot fejleszteni.

Nem javasolnám azt a metódust, hogy a kiviteli tervektől függetlenül beruházzunk, mert volt olyan időszak, amikor a magyar állam nem tartotta fontosnak, hogy kiviteli tervek birtokában induljanak el a beruházások. Ez körülbelül 30 százalékos - ma már mondhatom, ez körülbelül 30 százalékos - drágulást okozott.

Szeretném jelezni azt, hogy 305 darab útépítés van ma folyamatban, tehát 305 darab útépítési beruházás - bruttó 1327 milliárd forint értékben - rendelkezik megnyitott építési naplóval. Ezek közül néhányat ajánlanék a tisztelt bizottság figyelmébe.

Az M49-es gyorsforgalmi út építése zajlik Nyíregyháza és Szatmárnémeti között 370 milliárd forint értékben. A román fél kiírta annak a közbeszerzési tenderét, ami 120 napon belül elvileg lezárásra kerül, és 12 kilométer hosszan fogja az országhatár és Szatmárnémeti között az autópályát befejezni. Bruttó 470 milliárd forintért folyamatban van a mohácsi Duna-híd; az M5-ös autópálya és az M44-es kap egy új csomópontot Kecskemétnél; az M4-es Törökszentmiklóstól Kisújszállásig lezárás alatt van, december 22-én kerül sor a 175 milliárdnyi beruházás átadására; és a 25-ös főútnak Szentdomonkos és Borsodnádásd közötti bővítésére is folyamatban van a beruházás.

A legnagyobb értékű tervezett beruházások: az M9-es autópálya megépítése Szekszárd és Kelebia között; az M86-os és M87-es autópálya, ami koncessziós formában valósulna meg, ez Körmend-Szombathely-Kőszeg vonatkozásában. Múlt héten a miniszterelnök úr és Zalaegerszeg megyei jogú város polgármestere egyezséget kötött arról, hogy Zalaegerszeg megyei jogú város közúti, autópálya-forgalomba való bekötését a 8-as főúttal, Szombathellyel való összekötés formájában tudjuk első lépésben megvalósítani. Terveink között szerepel az M44-es autópálya folytatása Békéscsabától Nagyszalonta irányába a román-magyar határra, és tervezzük a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítását, ami tulajdonképpen egy nyolcsávos autópálya lesz az Üllői út belső része és a repülőtér között. Ennek a kivitelezése 180-200 milliárd forint. Az épületek bontására és a kisajátítási eljárásokra közbeszerzés van már folyamatban 11 milliárd forint értékben. Berettyóújfalu és Békéscsaba között megkezdjük például az M47-es autópálya megépítését, ami összeköti négysávos úton Békéscsabát Debrecennel, illetve az M35-öst Berettyóújfaluval.

Szeretném azt is elmondani, hogy ezek nem l'art pour l'art beruházások, hanem célok alapján meghozott döntések. Magyarországon 31 ezer kilométernyi utat kezel a magyar állam, és 81 ezer kilométer van az önkormányzatoknál, tehát összesen 210 ezer kilométernyi úttal rendelkezünk.

Magyarország rendelkezik 8000 kilométernyi vasúttal, csak a kettő összevetése érdekében, és 8000 kilométer vasúti pályából 6000 kilométert használunk, amiből 3000 kilométer van rossz állapotban. A 180 plusz 30 ezer, tehát önkormányzati és

állami közútból, a 210 ezer kilométerből legalább 30 százalék rossz állapotban van. Az önkormányzati utak többsége van rossz állapotban, az állami utaknak körülbelül 50 százaléka azonnali beavatkozást igénylő állapotban van, ezért a fejlesztést struktúrával kell rendezni.

Az első szempont volt, hogy annak érdekében, hogy a Kárpátoktól délre Magyarország kulcs- és hídország lehessen - kulcsország gazdasági és politikai értelemben, tehát olyan befolyásos és erős ország gazdaságilag, amivel együttműködni érdemes, amihez tartozni érdemes -, ezért az autópálya-hálózatunkat ki kellett vinni az országhatárra. 2010-ben 3 autópálya metszte a magyar határt, most 11 autópálya. Legutóbb a horvát-magyar szakaszon metszi az országhatárt, ami érdemi és nagyságrendbeli elmozdulást jelent.

Hogy ennek miért van külön jelentősége gazdasági értelemben is? Ma Magyarországon az autópályák 880 milliárd forintnyi útdíjbevétele termelnek. Az égetett szeszből származó jövedéki adó alig több mint 100 milliárd forint - csak jegyzem -, és valóban, a dohánytermékek jövedéki adója több mint 880 milliárd forint, de Magyarország azzal, hogy megépítette ezt a gigantikus autópálya-hálózatot, ezzel összességében 880 milliárd forintnyi bevételre tesz éves szinten szert, amit döntő mértékben, négyötöd mértékben a Magyarországon áthaladó teherfuvarozók fizetnek meg. Tehát Magyarországnak az, hogy a háború miatt a tömegszállítás, az áruszállítás Magyarország felé terelődött az autópálya-hálózaton keresztül, ez stratégiai előnyt, pénzügyi-gazdasági profitot és politikai befolyást jelent a térségben, hiszen rajtunk keresztül vezet mindenkinek az útja Nyugat-Európa felé. Ezen keresünk pénzügyileg, és politikai befolyást, megkerülhetetlenséget is jelent.

Ha valaki követi az energetikai hálózatok kiépítését az elmúlt húsz esztendőből, mind a szocialista kormányok, mind a fideszes kormányok - szerintem nagyon jó stratégiát követve - arra törekedtek, hogy Magyarország megkerülhetetlen legyen például az energetikai hálózatok vagy éppenséggel a közúti pályafejlesztések érdekében.

A másik fontos szempontunk volt, hogy a megyei jogú városok számára, 25 magyar megyei jogú város számára gazdasági növekedési lehetőséget biztosítsunk. Ez a gazdasági növekedési lehetőség GDP-termelő képességből adódik. Tegnap Tiszavasváriban jártam. A Nyírségnek, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyének 827 milliárd forint volt a GDP-termelő képessége 2010-ben. Most 3500 milliárd forint GDP-t termel a teljes GDP-ből a Nyírség. Ez nem független azoktól az autópálya-fejlesztésektől, amelyekkel Miskolc, Debrecen és Nyíregyháza összekötésre és az országgal egybekötésre került. Ez praktikus azt jelenti, hogy a megyei jogú városokban van potenciális gazdasági növekedés.

Három megyei jogú város nincs bekötve az autópálya-hálózatba, az összes többi bekötöttük az elmúlt tizenöt évben. Ez a három megyei jogú város a két új, Esztergom és Baja és Zalaegerszeg; amiben én hoztam egy olyan személyes döntést, hogy a Balaton irányából - a Kis-Balaton védelme érdekében - bizonytalan műszaki tartalmú kivitelezést nem lehet végrehajtani. Olyan környezetvédelmi szempontok vannak, amelyek miatt ott a négysávosításra nincs lehetőség.

Nagykanizsán keresztül tudjuk Zalaegerszeget bekötni déli irányból, északi irányból Szombathely irányából, és ezt meg tudjuk tenni, hogy a 76-os főutat egyébként bizonyos szakaszokon négysávosítjuk, vagy hármas gyorsításávokkal látjuk el. Ez talán egy korrekt megoldás lehet Zalaegerszeg számára is, ahol óriási gazdasági növekedés zajlik, és zajlott az elmúlt időszakban. Ez volt a megyei jogú városok bekötése.

Az a helyzet, hogy rengeteg út marad még. Nagyon szép dicsőség, és nem elhanyagolható körülmény, hogy 1000 kilométernyi gyorsforgalmi út volt, négysávos út volt Magyarországon 2010-ben, most körülbelül 2500 kilométernyi négysávos út

van. Azért a négysávos út fogalmat használom, mert egy része gyorsforgalmi út, egy része nem. Van olyan négysávos, amin 80-90-nel lehet menni, és van olyan négysávos, amin 130-cal lehet menni. Ezért nem a műszaki paraméter vagy a közlekedési statisztika számít, hanem az, hogy négysávos vagy kétsávos.

A kétsávos utakra rátérve, a fókusz a 2-es számjegyű utak felújítása jelentette. Ebben haladtunk előre, és következnek a 3-as, 4-es, 5-ös számú utak. Itt valójában óriási lemaradásban vagyunk. Én azt jósolom, függetlenül attól, hogy 2026 után nekem lesz-e közöm az ágazathoz vagy nem, hogy bárki kormányozza az országot, elkerülhetetlen az, hogy az alsóbbrendű utak felújítására kül- és belterületen, tehát a városok, falvak területén és a külső területeken egyaránt komoly erőforrásokat csoportosítson. Ez lehetséges úgy, hogy több adó marad a helyi önkormányzatoknál. Nekem volt ilyen javaslatom az útfejlesztések érdekében, de lehetséges úgy is, hogy az állam erre külön forrásokat nyit. Óriási gazdasági károkat szenvedünk akkor, ha tíz éven belül nem tudjuk az első útfelújítást megcsinálni.

Ajánlom a bizottság és a parlament figyelmébe, hogy amiket elkezdünk 2010-15-ben, azok már tízéves utak, és az első tíz év után minden út beavatkozásra szorul Magyarországon a használat miatt. Itt jegyzem meg, hogy amikor Magyarországon átvettük a kormányzást, 2 900 000 darab autó volt, ezer magyar állampolgárra 300 darab autó jutott. Most Magyarországon 4,5 millió autó van, ami azt jelenti, hogy ezer magyar állampolgárra 450 darab autó jut. Amennyiben akár csak az eddigi gazdasági növekedés halad előre, tehát ebbe az irányba halad az ország, mint ahogyan az elmúlt harminc évben haladt, hogy a különbségeket és a hátrányokat leküzdje, akkor el fogjuk érni azt a szintet, ahol Németország van, ahol 600 darab autó van ezer lakosra.

Nyilván ez az úthálózat, ez az útpálya, amit az előbb mondtam, nem 470/ezer lakos autóra volt kitalálva, hiszen Budapesten a húszas években 600 darab autó volt összesen, ebből lett ma Magyarországon 4,5 millió autó. Látszik az, hogy ha a magyaroknak pénze van, akkor azt - a megélhetés mellett - első helyen autóvásárlásra fogják fordítani.

Szeretném a bizottság figyelmébe ajánlani, hogy az utakon túl jelentős vasútépítés is történt Magyarországon. Erről a következőt szeretném mondani. 2010-től 103 darab projekt került megvalósításra. 2091 milliárdot költöttünk vasútépítésre, 1800 kilométernyi vasúti pályát tudtunk felújítani abból a 8000 kilométerből, ami van és abból a 6000 kilométerből, amit használunk.

A két összeg között azért nagy a különbség, mert az útfejlesztésekre 5000 milliárdot költött az ország, ahogy mondtam, vasútra pedig 2000 milliárdot. Én továbbra is azt mondom, hogy ha megkérdezzük egy átlag magyar választót, az önök választóit, azoknak az első mondata az, hogy utat és járdát kell építeni egy városban, és a vasút csak harmadik, negyedik pontként jut eszükbe, de a vasút a kapacitások tekintetében is óriási változásokon esik át. Erről majd még néhány mondatot szeretnék mondani.

Itt annak az áldozata a vasútfejlesztés, hogy az Európai Bizottság felfüggesztette a Magyarországra jutó közlekedési források 55 százalékát. Én azt tudtam megtenni, hogy az Európai Beruházási Bankhoz fordultam egy egymilliárd eurós hitel érdekében, amihez egymilliárd euró saját erőt kell hozzátenni. A magyar kormánynál sikerült kilobbizni, a mai viszonyok között szerintem ez nem kis eredmény, hogy az egymilliárd eurót bevállalta önerőként a kormány, és az Európai Beruházási Bank hosszú csaták és viták után - és nyilván lobbis és ellenlobbi hatására - úgy döntött, hogy megadja ezt a hitelt.

Három nappal ezelőtt megérkezett az Európai Beruházási Bank hiteltervezete. Ebben egyébként jogállamisági felfüggesztő feltételek nem szerepelnek. Körülbelül 3,7 százalékon tudjuk felvenni a hitelt. Ha azt nézem, hogy Magyarország hány százalékon

tudja magát finanszírozni jelen pillanatban, akkor ez a kamat kifejezetten kedvezőnek, támogatottnak, előnyösnek tűnik. Ez 800 milliárd forintnyi beruházás.

A felfüggesztés által nem érintett EU-s pénzekből maradt 400 milliárdunk, tehát 1200 milliárdnyi vasútépítést tudunk megvalósítani. Ebben van biztosítóberendezés, járműbeszerzés, a pályát illetően 1000 kilométernyi vasútpálya-felújítás következik. Tehát 1800-at megcsináltunk, és 1000 kilométer következik a 8000-ból, illetve a 6000-ról beszélek visszafelé. Az 1000 kilométernek viszont itt a fedezete teljes egészében rendelkezésre áll, mert az Európai Beruházási Bank hitele, a magyar saját önerő, az IKOP-források és egyéb európai források lehetővé teszik ennek a finanszírozását.

Hozzáteszem azt, hogy az Európai Bizottság indít egy új finanszírozási formát, ami katonai beruházások finanszírozását jelenti. Itt a magyar vasút fejlesztésére nyílt lehetőség, tekintettel arra, hogy az első világháború kitörése óta a katonai mobilitás egyik legfontosabb eszköze a vasút. Az nyeri a háborút, aki megfelelő minőségű vasúti pályával, hálózattal és szolgáltatóval rendelkezik, mondták régen, és ebben van ma is igazság. Ezért Magyarország az orosz-ukrán konfliktus miatt felértékelődött a katonai, geopolitikai szempontok miatt, és a magyar vasúthálózatnak lehet egy kelet-nyugati konfliktus esetén fontos kiszolgáló jelentősége. Ez a magyar vasúti hálózatnak érdemi fejlesztési lehetőséget biztosít.

A legnagyobb vasútipálya-beruházásunk a Budapest-Belgrád. Február 20-a körül tervezzük a pálya átadását. Február 20-án már 160 kilométer/órás Budapest-Belgrád közlekedést tervezünk, ami három óra utat jelent a két főváros között. A beruházás Szerbiában lelassult, nálunk felgyorsult. Ennek a befejezése és a finanszírozási és műszaki rendbetétele volt a legfontosabb feladatomban, ami a vasúti pályák építését illeti.

Az újvidéki tragikus, 16 áldozattal járó baleset után azt a döntést hoztam 2025 őszén, hogy megbízunk egy nemzetközi műszakiellenőr-céget, hogy mind a műszaki, mind a biztonsági, mind a pénzügyi feltételeket mind a magyar államtól, mind a kivitelezőtől, mind a kínaiaktól teljesen függetlenül valósítsa meg. A TÜV nevezetű műszaki audit cég végzi ezt a munkát, amely a világon az egyik legjobb. Az ő eredményeit meg fogom kapni decemberben, januárban. Ha a TÜV azt mondja, hogy mind műszaki, mind biztonsági értelemben a beruházás rendben van, akkor a személyforgalmat engedélyezni fogjuk február közepétől.

Azt is jelzem, hogy ez Budapest közlekedtetése tekintetében óriási változást fog jelenteni, tekintettel arra, hogy a 150-es vonal Kelebia, illetve Budapest között Budapesttől 50-100 kilométeres gyűrűben elővárosi vonat, tehát elővárosként fogjuk működtetni, ami a Budapestre való beutazásban déli irányból, a Duna mentétől keletre és a Duna mentén nagyon komoly fejlesztést jelent.

Zajlik a déli körvasút építése, amely - katonai és biztonsági szempontból is - 400 milliárdos beruházásként kifejezetten fontos. Előkészítünk egy VO-s körgyűrűt Budapest körül, egy vasúti körgyűrűt, illetve, mint ismeretes, a Ferihegyi repülőtér és a főváros összekötéséről, Ferihegynél egy nagy vasútfejlesztésről nemzetközi konzorciumban egy tendert fogunk megvalósítani azzal a céllal, hogy ez a beruházás a Ferihegyi repülőtérrel összekösse.

Tehát azzal kell számolni, hogy a ferihegyi közlekedtetési problémák megszűnőben lesznek, hiszen nyolcsávosítjuk az autóutakat, az autópályát, amely kivisz a mostani nyomvonal tarthatatlansága ellenére, és vasúti pályát is építünk, ami azt jelenti, hogy a vasút be fog kanyarodni a repülőtér területére. Ez azt jelenti, hogy Debrecenből, Nyíregyházáról, Miskolcra, Békéscsabára, Szegedre, de egyébként a másik irányból, Győr irányából, Székesfehérvár irányából vagy Budapesten belül a különböző városrészekben lévő nagy pályaudvarokról gyorsan, biztonságosan lehet

vasúton kijutni a repülőtérre. Ez nemcsak a turizmus, hanem a város, a főváros közlekedtetése okán szerintem kiemelt jelentőséggel bír. A vasút üzemeltetéséről még néhány mondatot fogok mondani.

164 darab magasépítési beruházás van folyamatban jelen pillanatban. Ebből a 164 darabból a megkezdettek sorában nincsen benne a Pázmány Péter Katolikus Egyetem építése, amely 234 milliárd forintba volt tervezve. Tájékoztatom a bizottságot arról, hogy a legolcsóbb ajánlat a verseny kinyitása eredményeképpen 99 milliárd jelen pillanatban. Tehát 234 milliárd helyett 50 ezer négyzetméternyi egyetemi beruházást - amely Budapest legnagyobb egyetemi fejlesztése lesz a következő öt évben, tízezer budapesti diák számára jelent egy új egyetemi központot, és egyben jelenti a VIII. kerületi Palotanegyed teljes újjáépítését - valahol 100-110 milliárd forint között fogunk megépíteni.

Ebben a költségben nem szerepel az az ajánlat, amit a főváros felé és a VIII. kerületi önkormányzat felé most is tartok, hogy amennyiben a kerülettel meg tudunk egyezni, akkor mi készek vagyunk a teljes Palotanegyed magáninfrastruktúrája, közinfrastruktúrája újjáépítésére is, tehát minden érintett területen lévő lakóingatlan homlokzati szigetelésére, felújítására, az utcák közműcseréjére és egy teljes térrehabilitációra és rekonstrukcióra is. Ezt az építkezés költségeinek körülbelül 10 százalékára becsülöm meg jelen pillanatban.

Ezekhez a beruházási ágakhoz csatlakoznak még a magyarországi vizes ágazatban lévő beruházások, amelyekből 222 milliárd forintnyi van jelen pillanatban folyamatban. Ezek közül az iparhoz kapcsolódó beruházások a legjelentősebbek, a Tatabányai Ipari Park, az Iváncsa Ipari Park, a Gödi Ipari Park, a Szegedi Ipari Park és a pécsi egyetem mellett kialakuló ipari parkra szánt fejlesztési források jelentik a legnagyobb és legkomolyabb tételt.

Ennyit szerettem volna az állami beruházások jelenlegi helyzetéről rövid jelentés formájában a bizottságnak mondani, és még néhány dolgot szeretnék a bizottság figyelmébe ajánlani.

Ami a közlekedés elemeit illeti, azt szeretném elmondani, hogy ezek a beruházások óriási volument jelentenek, az állami beruházások is, és folyamatosan felmerül a transzparencia kérdése, az átláthatóság kérdése.

Mondanék számokat, amik talán fogódzók lesznek a vitában, és a képviselőtársaim munkáját segítik. 2021-ben Magyarországon 4938 darab közbeszerzésből 380 darab közbeszerzés volt egyajánlatos közbeszerzés. Az egyajánlatos közbeszerzések jelentik a legnagyobb kockázatot az állam, a finanszírozó, az Európai Bizottság vagy bárki részéről. 2025-ben eddig 1605 közbeszerzés záródott le az állami szektorban, 38 darab egyajánlatos közbeszerzés volt az 1605-ből.

Magyarországon ma azt kell tudni az általunk lefolytatott tenderekről, hogy ha hazai forrásból valósítjuk meg a beruházást, minimum három pályázó van mindegyiknél, ha EU-s forrásból valósítjuk meg a beruházást, akkor minimum négy pályázó van mindegyiknél. Az Európai Bizottságnak van egy értékelési struktúrája, egy értékelési rendszere, ajánlom képviselőtársaim figyelmébe. Ez egy belső piaci értékelési szempontrendszer. A skandináv országok után Magyarország harmadik helyen van a közbeszerzési szabályok betartatását és betartását illetően; tehát az Európai Bizottság belső piaci elemzése, közbeszerzési elemzése szerint Magyarország a harmadik leghatékonyabb és leginkább a közbeszerzési irányelvnek megfelelő közbeszerzési rendszert működteti és üzemelteti. Ez szerintem az elmúlt tíz év egy kiemelkedő eredménye a beruházások megvalósítása szempontjából.

Közlekedéssel kapcsolatban mindig van egy vita arról, hogy amit mi csinálunk, az vajon miért nem erősebb infrastruktúra- és járműfejlesztés. Ennek az az oka, hogy nekem a miniszteri munkám során - és fideszesként szerintem minden fideszesnek - az

ember a legfontosabb. Amikor én a közlekedési tárcát '22. novemberben átvettem, akkor azt tapasztaltam, hogy 600 millió ember használta a tömegközlekedési eszközöket, pontosabban 600 millió utazás volt egy évben. Most eljutottunk oda, hogy 2025-ben december 31-éig 1 milliárd 200 millió utazás lesz Magyarországon tömegközlekedési eszközzel.

Majd megyek innen a Fenntartható Fejlődés Bizottságához; ennél nagyobb zöldítés, ennél nagyobb károsanyagkibocsátás-csökkentés Magyarországon nem volt. A Magyar Államvasutak és a Volán egyedül teljesítette ezzel a brutális szállítmányozásnövekedéssel azokat az előírásokat, amiket az Európai Bizottság károsanyagkibocsátás-csökkentés területén egész Magyarországra és az egész magyar állami szektorra rótt. Tehát a MÁV maga teljesítette azzal, hogy 600 millió utazás helyett 1 milliárd 200 millió utazás van. Természetesen nemcsak az a cél, hogy olcsó legyen, hanem az is, hogy jó legyen. Azért az olcsóságról annyit szeretnék mondani, hogy ma az Európai Unió 27 országából Magyarországon az Európai Unió ötödik legolcsóbb közszolgáltatását biztosítjuk, ami a tömegközlekedést illeti. Tehát az Európai Unió országaiban Magyarország az ötödik legolcsóbb ország, ami a vasúti jegyeket és ami a Volán-autóbuszjegyeket illeti.

Budapesten - a Budapest Fővárossal való megállapodás eredményeképpen - több százezer embernek lett részben ingyenes, részben pedig olcsóbb a tömegközlekedtetése, ami szerintem nagyon komoly eredményt jelent. Évente eladtunk havi egymillió bérletet. Tehát 900 ezer és 1 millió között van a havi bérletek aránya, és az a tarifareform, amit harminc év után végrehajtottunk, alapvető változást indított el. 20-30 százalékkal nő évente azoknak a száma, akik az autóbuszt vagy a vonatot választják, ami nagyon komoly változás a közlekedtetésben.

Ez volt az emberek oldala a közlekedésben, de vannak munkavállalók. Ahogy mondtam, 49 900 munkavállalója van a MÁV-Volán-csoportnak. Itt szeretném elmondani, hogy amikor átvettem ezt a tárcát, akkor sokat lehetett hallani vasutassztrájkokról, mozdonyvezetők sztrájkokról vagy autóbuszvezetők sztrájkokról. Jelen pillanatban munkabéke van, ami szerintem nem közömbös a parlament szempontjából, a törvényhozók szempontjából; ma munkabéke van a MÁV-Volán-csoportnál. Hároméves bérmegállapodásban dolgozunk, amit tavaly januárban hoztunk tető alá.

Amikor átvettem a tárca irányítását, 2022-ben az átlagbér a MÁV-Volán-csoportban 400-450 ezer forint volt. Ez szépen lépkedett felfelé. Most, 2025 novemberében a MÁV-Volán-csoportban a bruttó átlagbér 708 ezer forint volt, a nemzetgazdasági bruttó átlagbér pedig 688 ezer forint volt. A budapesti bruttó átlagbér 2025 novemberében elérte a 900 ezer forintot. Tehát a nemzetgazdasági átlagnál jobban keresnek ma a MÁV-Volán-csoport dolgozói átlagban. Ez szerintem egy nagyon komoly előrelépés, és a bérmegállapodáson túl 370 ezer forintot kapott minden dolgozó a bérmegállapodás fölött, ami védte a munkaadót; munkavállalónként 370 ezer forintnyi többletjuttatást adott. 37 szakszervezettel dolgozom együtt, azt hiszem, ilyen miniszter nincs másik a kormányzatban, és azt tudom mondani, hogy kiegyensúlyozott, rendezett, normális, korrekt együttműködés alakult ki a munkabéke érdekében a vasutasokkal és a Volán-dolgozókkal.

A közlekedés fejlesztése érdekében és a 2024. év tanulságait levonva néhány pontban, 10 pontban változást eszközöltünk. Erről röviden, csak nagyon röviden szeretnék referálni. A késési biztosítás. A 10 vállalásunk között nagyon fontos volt, hogy ha 20 percnél többet késik a busz vagy a vonat, akkor visszaadjuk a jegyár felét. Az 1 milliárd 200 milliónyi várható éves utazásból 1 millió 100 ezer késés volt, 634 millió forintot fizettünk vissza november 23-áig, ami azt jelenti, hogy Magyarországon a 20 percnél többet késő járművek aránya 1,5 százalékot jelentett. A késésbiztosítás 94

százalékát automatikusan, digitális úton fizettük vissza, 6 százalékot fizettünk vissza készpénzben a jegypénztáraknál. Ez, azt hiszem, elég beszédes adat. Szerintem ez összefüggésben van több dologgal, például azzal, hogy 100 új mozdonyt béreltünk a 10 vállalat jegyében, ebből 51 mozdony műbe állt. Vállaltuk azt is, hogy 100 vasúti kocsit felújítunk, ez megtörtént, 58 újabb felújítása történik; illetve nyilvánvaló, hogy a MÁV-Volán-csoport finanszírozását, ami 1200 milliárd forint, függővé tettük attól, hogy a késés hogyan alakul. Tehát a késések aránya és azok nagyságrendje 2025-ben javult; messze nem az ideális.

Ez azt jelenti ma, hogy példát mondjak, Svájcban, a vonatok menetrend-teljesítési képessége, a menetrendtartási képessége 95 százalék. Ezt tartják a világ egyik legjobb szolgáltatásának. Tehát 95 százalékban a vonatok tartják a menetrendet. Németországban már nem éri el a 85 százalékot, nálunk 70-nel kezdtünk, és most valahol 75-83 százalék között van, nyáron inkább 80 alatt, télen inkább 80 százalék fölött. Az új járművek az új pályákon, új vonalakon - például amilyen a Budapest-Belgrád vagy például amilyen az Esztergom-Budapest megfejlesztett vonal, vagy amilyen a Hódmezővásárhely-Szeged tramtrain - 95 százalékos menetrend szerinti pontossággal járó járművek. A Volán-csoport azonban közel jár a 90 százalékos menetrend-teljesítéshez. Tehát autóbuszon 90 százalék, vasúton pedig 75-83 százalék között járunk jelen pillanatban.

A mosdófelújítási program, amiért sokan engem kinevettek, mondván, hogy budik takarításával foglalkozik a miniszter; muszáj vagyok, mert ha már más nem csinálja, akkor nekem kell. A helyzet az, hogy Magyarországon a MÁV-Volán-csoportnak 444 helyszínen 1042 mosdója van. A 444 helyszínből 146 helyszínen 369 mosdó már felújításra került, az összes többi építése folyamatban van. De jó tudni, hogy a 146 helyszín bonyolítja az utasforgalom 80 százalékát. Tehát ma az utasok 75-80 százaléka felújított mosdóval találkozhat, emellett saját erőforrásból megtörtént az is, hogy 36 vasútállomás megújítását megkezdte a MÁV-Volán-csoport. Úgy lett megtakarításunk, hogy összevontuk a MÁV-ot a Volánnal. Akik régóta benne vannak a törvényhozásban vagy a kormányzásban, tudják, hogy ez egy harmincéves dilemma. Én annyit tudok mondani, hogy a MÁV-Volán-csoport beszerzéseinek egységesítése és kézben tartása okán 20 milliárdot spóroltunk, és ez a 20 milliárd tette lehetővé a beruházások megvalósítását.

Az InterCityken - amiből naponta 300 InterCity-kocsi közlekedik Magyarországon - mindegyik járművön takarítószemélyzet van annak érdekében, hogy a takarítás minősége javuljon.

A Kravtextől vettünk 1000 darab új buszt. Ez egy mosonmagyaróvári magyar vállalkozás - Krankovics úrról beszélek, aki nagyon régi magyar vállalkozó -, 1000 darab új buszt szállít, tehát nem igaz az, hogy nem lehet magyar buszt vásárolni, az összes külföldit ki tudtuk szorítani. Nagy a magyar hozzáadott érték, és az 5800 buszból - mert Magyarország rendelkezik Európa legnagyobb állami autóbuszflottájával, 5800 darab autóbuszunk szolgál mindennap -, ebből 1000 új busz érkezik, amiből 400 darab leszállításra kerül karácsonyig, és a többi 600 darab pedig a következő év első nyolc hónapjában, mondjuk. És újabb 1000 busz szállítására is készen állunk.

Itt azt a megjegyzést szeretném hozzátenni, hogy a MÁV-Volán-csoport húsz év után először ezt az ezer buszt saját maga finanszírozta. Ez azt jelenti, hogy saját maga állami kezességvállalás nélkül tudott hitelt felvenni, mert nyilván a céget abba az irányba kell terelni, hogy piaci lábon is tudjon boldogulni, és meg tudjon élni.

A mozdonyflotta erősítéséről beszéltem, a vasúti kocsikról beszéltem. Ide kívánczik az is, hogy GySEV-ben érdemi változásokat eszközöltünk. A GySEV a legrégebbi európai vasúttársaságok egyike, a monarchia létrejötte után a hetvenes

években alakult meg, túlélte Trianont, túlélte a kommunizmust, osztrák-magyar vegyesvállalatként működik. Ebben a vegyesvállalatban - egyébként a Gyurcsány-kormány munkájának eredményeképpen - kétharmados többsége van a magyar államnak, de az osztrák fél jól sakkozott, és a jogainkat nem tudtuk érvényesíteni. Most már 70 százaléknyi üzletrésszel rendelkezünk, teljes egészében uraljuk a vállalatot.

A vállalat korábban 400 kilométert üzemeltetett a 8000 kilométernyi magyar vasúti hálózathoz, most már 1100 kilométert üzemeltet, tehát tulajdonképpen a Balatontól nyugatra - az én célom majd a Dunától nyugatra lesz - a GySEV adja a vasúti szolgáltatást Vas megye, Zala megye, Győr-Moson-Sopron megye, Veszprém megye egy részében, Komárom megye egy részében. A GySEV alapvetően jobb minőségű szolgáltatást biztosít a beruházások eredményeképpen, mint amit mi eddig le tudtunk tenni az asztalra a MÁV-nál.

Ez az átadás megtörtént, a GySEV-erőforrásokat bevontuk a magyar közlekedés támogatásába, és időközben az új osztrák kormány új közlekedési miniszterével is egyeztetéseket folytattunk, igaz, nem a nyilvánosság előtt, és nem vettük igénybe a sajtó közvetítő, közreműködő szerepét, de egy csendes egyezség van kialakulóban a cég további működését illetően. Tehát GySEV-fronton osztrák-magyar megállapodás van a közelgőben, ahol a magyar szempontok természetesen a vállalat uralását illetően érvényesülni fognak, de Ausztriában természetesen az osztrák fél szervezi a közlekedést.

Azt is szeretném elmondani, hogy 11 darab új motorvonat érkezik a GySEV-hez, újabb 18 darab új motorvonat megrendelését irányozzuk elő. Tehát a GySEV ki lett stafírozva, a GySEV-pályaudvarok, a GySEV-motorvonatok újak lesznek vagy újjá lesznek alakítva.

Most szóba hozom itt a MÁV beszerzéseit, ami egy óriási dilemma lesz. Tehát azt kell látni, hogy ha Magyarországra valaki ránéz Nyugat-Európából vagy a világból, akkor azt látja, hogy rövid időn belül az 1 milliárd 200 milliónyi éves utazásszám miatt Magyarország óriási investíciókat fog eszközölni a vasúti pályába és a vasúti járműbe. Ezért itt állnak sorban a kínai, európai beszállítók, óriási kínai érdeklődés van a magyar beszállítás okán gyorsvonatok, mozdonyok, motorvonatok, szerelvények, HÉV-járművek leszállítása ügyében.

Mi a legfontosabb? A legfontosabb Magyarország szempontjából a HÉV-járművek beszerzése és a HÉV-pálya felújítása. Magyarország 100 darab HÉV-járművel működik, amelyek 60 éves átlagéletkorúak, három éven belül cserélni kell ezeket. Jelen pillanatban 54 darab beszerzéséről döntöttünk, 54 új HÉV-jármű lesz beszerezve. Ennek a közbeszerzése a piacon van már.

Azt is szeretném elmondani, hogy naponta a 100-ból 75-öt tudunk közlekedtetni, 75-80-nal látjuk el a közlekedést, 20 már olyan állapotban van, hogy folyamatos javítást igényel. Az 54-ből 18-ra van európai uniós forrás, a többit hazai forrásból kell biztosítani. Amire garanciát tudok vállalni, az az, hogy első helyen a szentendrei HÉV lesz teljes egészében felújítva. Ez azt jelenti, hogy az összes járműcsere, az összes pályafelújítás és a teljes hálózatiállomás-felújítás megtörténik, és még Szentendrén belül is lesznek építkezések. Ez az első blokk, de a kormány az összes HÉV-et fel akarja újítani, mert a HÉV a legjobban kedvelt, a leghatékonyabb és a leginkább jól közlekedtethető jármű Budapest kiszolgálása és az elővárosi közlekedés érdekében. Tehát a HÉV-beszerzés nélkülözhetetlen, az első helyen áll, és meg fog történni.

A második dolog, hogy kitől és mennyi motorvonatot vegyünk, illetve melyik döntést hozzuk meg: motorvonattal fogjuk közlekedtetni a lakosságot, vagy pedig mozdonnyal és szerelvénnel. Azt kell látni, hogy motorvonatot Magyarország nem tud gyártani. A dunakeszi és a szolnoki vasútgépjárműgyártási kapacitások lehetővé teszik kocsik

gyártását, ami elé mozdonyt kell vásárolnunk. Tehát ilyen egyszerű dilemmákkal kell majd a következő kormányzatnak szembesülnie, hogy mozdony és kocsit együtt, amiből a kocsit Magyarország gyártja, vagy pedig motorvonat, amit nagyon jó áron és nagyon gyorsan, két-három év alatt le tudnak szállítani a kínaiak.

Itt azt kell lássák, hogy ma Magyarországon a vasút rendelkezik összesen 140 ezer ülőhellyel. Ebből az a 93 darab svájci használt motorvonat, amit szeretnénk megvásárolni, 14 ezret jelent, 14 ezer ülőhelyet. Ha fölmegy 1 milliárd 200 millióra, és tartósan ott marad az utazóközönség száma, az évi utazás, akkor 170 ezer ülőhelyre lesz szükség. Magyarul, meg kell újítani a 140 ezret, mert mind leamortizálódott, és még rá kell tenni 30 ezret. Ez van ránk 2030-35-ig. Teljesen mindegy ebből a szempontból, hogy ki kormányozza az országot, ezt mindenféleképpen meg kell csinálni.

Ez egy óriási gazdaságpolitikai döntés. Sorban állnak a nemzetközi cégek Magyarország kormányánál annak érdekében, hogy gazdasági együttműködés is kialakuljon. Értem itt ezalatt, hogy hogyan lehet Magyarországra hozni minél több munkát, hiszen - ahogy mondtam - patrióta gazdaságpolitikát követünk, a magyarok munkájából a magyaroknak legyen haszna, és a beruházásokat ide próbáljuk allokálni. Szóba hozhatnám még, amire most nem térek ki, hogy a MÁV működtetése során milyen komoly változásokat eszközöltünk.

Amire viszont szeretnék kitérni, az két-három koncepcionális, elvi dolog. Az egyik az az, hogy bele kellett nyúlni a magyarországi közlekedési szabályokba. Mire gondolok? Arra gondolok, hogy Magyarországon nem volt világos az, hogy egy magyar választópolgárnak mi jár a közlekedés területén. Az sem világos, hogy az egészségügyben mi jár pontosan a befizetett járulékért, vagy mennyi oktatási szolgáltatás jár az adóért.

Még nem volt kormány, amelyik ezt merte volna eldönteni, csak úgy kerülgetjük a témát, de a lényeg a lényeg, hogy közlekedésben átvágtuk a parlamentben a gordiuszi csomót, ha jól tudom, jó néhány ellenzéki tartózkodás és támogatás mellett, tehát az ellenzéki pártok is megértették, hogy mit akarunk. Ugyanis törvényben garantáljuk azt, hogy mindennap minden magyar polgártársunknak joga van arra, hogy eljusson minimum háromszor oda és háromszor vissza a járási központba. Engem ezért először kiröhögtek, hogy mit akarok. Miután kiderült, hogy 3200 magyar településből 1000 települést érint ez a döntés, Zala megyében, Szabolcs megyében, Baranya megyében, Nógrád megyében, Borsod megyében települések százait érinti ez a döntés, ahol ma vagy nincs busz, 450 településre a busz se ment ki, vagy csak naponta egyszer megy, hétvégén végképp nem megy, most a hét minden napján 1000 magyar településen, ahol eddig nem volt ilyen minőségű a szolgáltatás, december 15-étől meg fog jelenni az autóbusz. Egyeztetünk folyamatosan a polgármesterekkel, mert ez a szolgáltatás minimuma. Ennél nagyon sok helyen többet adunk, de nagyon fontosnak gondolom, hogy a leghátrányosabb térségekben a legszegényebb emberek számára is az olcsó közlekedés lehetőségét tudjuk folyamatosan biztosítani. Ennek érdekében vezetjük be ezt a döntést.

Azt is eldöntöttük, hogy a járásközpontból a megyei jogú városba és a fővárosba minimum kétszer biztosítjuk az oda-vissza utazást. Két települést kiemeltünk, Budapestet és Debrecenre, ami azt jelenti, hogy Budapestre óránként jár a megyei jogú városokból InterCity, és Debrecenre 75 kilométeres gyűrűben rá kell szervezni a munkaerőt és a közlekedést. Tehát a megyei jogú városokat óránként Budapestre busszal vagy vonattal, és Debrecenre pedig külön kiemelve kell kiszolgálni. Ez egy nagyon fontos elvi változás volt. Nem kap elég figyelmet, én ezt megértem, hogy sokkal fontosabb viták zajlanak ennél a magyar közéletben, de ezer településen azoknak az embereknek vagy azoknak a fiataloknak, akik hétvégén nem tudtak busszal bemenni a

járasközpontba, hogy elmenjenek szórakozni valahova, ez legalább egy mobilitást vagy lehetőséget biztosít.

A másik kényes kérdés pedig 3 millió választópolgártársunkat érinti. December 1-jétől vezetjük be ezt az új szabályt, ennek az új szabálynak az a lényege, hogy Magyarországon létrejön egy kötelező tranzitút. A 20 tonnánál nagyobb járművek nem hagyhatják el az autópályát, amelyek Magyarországon tranzitálnak, tehát nem mehetnek le az autópályáról a kétsávos utakra.

Miről beszélek? Ma Magyarországon a közhiedelemmel ellentétben az volt a módi, hogy az alsóbbrendű utakat is használhatták a kamionok, ráadásul olcsóbban, mint az autópályát. Arra a kérdésre, hogy akkor mi a fenének építettünk autópályákat, hogy ha nem kényszerítjük rá az áru fuvarozást, főleg a nemzetközi áru fuvarozást - tehát bejött a kamion a nagylaki határnál, és nem volt automatikus, hogy a 43-ason hasított végig az M5-ös felé, hanem a régi 43-as úton ment mellette, mert az 30-40 százalékkal olcsóbb volt, most december 1-jétől először is lesz egy kötelező tranzitútvonal, az összes nemzetközi kamionnak csak az autópályán szabad haladnia, nem hagyhatja el az autópályát, még a pihenőidőre sem hagyhatja el az autópályát.

Aki pedig hazai fuvarozó, annak tudomásul kell vennie, hogy lehetőség szerint az autópályán kell mennie, ezért az autópálya és a főút használati útdíjában a különbséget megszüntettük lényegében, és az autópályára terelünk mindenkit, nem a többletbevétel érdekében, hanem azért, hogy ami utakat megépítettünk, azok ne menjenek tönkre lehetőség szerint, a kamionok ne nyomják szét az új utakat. Ráadásul az alsóbbrendű utakon a számításaink szerint naponta 3 millió ember szenvedett attól, hogy áru forgalom, teherszállítás zajlott tranzitjelleggel. Tehát nem abba a faluba vagy városba ment a kamion vagy az áruszállító, hogy őt kiszolgálja, hanem rajta keresztül ment, mert ez olcsóbb volt. Úgyhogy ettől én komoly változásokat várok, és komoly változásokat remélek. Remélem be fog következni.

Idetartozik az is, hogy átvettük az útdíj-üzemeltetés rendszerét is - mindjárt befejezem, elnök úr -, ami azt jelenti, hogy a teljes magyar autópálya-üzemeltetés mindenhol, ahol útdíjat szedünk a személyautóktól vagy bármilyen járművektől, mind idetartozik a minisztériumhoz, az informatikai rendszer, az ellenőrzés, a díjkiszabás. Mint mondtam, ez egy 880 milliárdos kassza.

Első kérdés, hogy ezt mennyiért tudjuk beszédni, tehát mennyi lesz az üzemi költség rajta. Itt arra törekszünk, hogy minél olcsóbban, tehát a 880 milliárdból nem 100 milliárdot beszédésre költeni, hanem minél kevesebbet kell. Ez nagyon fontos kérdés. A második pedig, hogy ez a 880 milliárd, ha lesz egy 3-4 százalékos gazdasági növekedés, akkor fel fog menni rövid időn belül - és ha az új autópályák bekerülnek a díjrendszerbe - 1000 milliárd forintra, tehát az autópályák 1000 milliárdot hoznak. Ez megfelelő fedezete lehetne egyébként a magyarországi útfejlesztéseknek vagy autópálya-építéseknek.

A parlament jó néhány dologban nyújtott segítséget a tárcámnak, ami praktikusán azt jelenti - és ezzel szeretném befejezni a mondandómat -, hogy az elmúlt években 13 új törvényt szavazott meg az Országgyűlés, 9 régi törvényt módosított; 47 új kormányrendelet jelent meg az építési és közlekedési területen, 115 régit módosított; 122 új kormányhatározat jelent meg, 45 módosításra került; 59 új miniszteri rendeletet adtam ki, korábbi 107-et módosítottam; és miniszteri utasításként 59 új szabály jelent meg. Tehát összességében jelentős jogalkotói munkát is elvégeztünk, aminek a koronája és éke az lenne, ha a KRESZ-t el tudná fogadni a kormány még a választások előtt, és jövő szeptemberben egy új KRESZ-szel vágnánk neki a következő évtizedeknek.

A KRESZ lényegében teljes egészében elkészült, kodifikációs munkája lezárulóban van, nyelvi lektorálási munka zajlik, és azt remélem, hogy az új KRESZ

sokkal jobban fogja a közlekedők biztonságát szolgálni elsősorban, és az új közlekedési eszközök, technológiák használatát erősíteni, és egyáltalán, új, minőségi közlekedési kultúrát meghonosítani Magyarországon. Ez még egy nagy tervem a választások előtt, hogy a kormányon átviszem az új KRESZ-t, jóváhagyva azt. Itt óriási társadalmi konzultáción vagyunk túl, több mint ezer javaslat érkezett a szakértőktől, 165 szakértő, volt bírók, ügyészek is dolgoztak a közlekedési szabályok felülvizsgálatán, és így koncepciójában, formájában, tartalmában, nyelvében és szabályrendszerében teljes egészében megújult KRESZ-szel szeretnénk majd előállni, ebben számítunk a jövő évben a bizottság együttműködésére.

Elnök úr, köszönöm. Állók a kérdések elé.

ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszter úr. Miután az ön tárcája rengeteg területet érint, és mind fontos nemzetgazdasági és fejlesztési szempontból is, ezért teljesen természetes, hogy egy hosszú expozét hallhattunk. Rengeteg információ és adat volt benne, amit köszönünk szépen miniszter úrnak.

Most a kérdések időszaka következik, a vita szakasza. Elsőként Dávid Ferenc képviselő úr. Alelnök úr, öné a szó.

Kérdések

DR. DÁVID FERENC (DK), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen, elnök úr. Hát, nem volt semmi ez az 50 perc, megmondom őszintén, miniszter úr; annyi adatot és annyi információt adott számunkra, hogy előzetesen az ember összeírta a kérdéseket, ugye, de amikor önt hallgattam, akkor még további új kérdések jöttek. Ígérem, hogy nem lesz hosszú, hanem slágvortokban olyan konkrét kérdésekre is fogok rákérdezni, amire miniszter úr nem tért ki.

Az első, hogy miniszter úr nem említette azt, és igazából azoknál a hosszú távú terveknel, amiket ön felvázolt, ott érzek némi ellentmondást és félelmet. Ugye, ön is, én is jól tudjuk, hogy a beruházások az elmúlt két és fél évben hogy alakultak Magyarországon. Nagyon röviden mondom: 2023-ban 8,5 százalékkal csökkentek a beruházások, '24-ben 13,8 százalékkal, és az idei év negyedéves összevetései mind-mind negatív számok, tehát vélhetően ez a három év egy beruházási zuhanás lesz.

Ön most grandiózus terveket vázolt fel, amiket egyébként jó volt hallgatni - még egyszer mondom -, tehát a nagy álmokat jó hallgatni, de hogyha Magyarországon egy ilyen beruházási lejtő van, akkor mi a realitása annak, hogy ilyen nagyberuházásokat... - és ön százmilliárdos beruházásokról beszél alsó hangon, akkor mikor lesz itt inflexiós pont? Mikor fog megfordulni a magyarországi beruházások volumene, a pályája? Mert eddig negatív volt.

Egy picit jobb a helyzet, de itt is egyébként eléggé félelmetes, az építőiparra vonatkozó ügyek. Nem tudom, mindenki tudja-e - én kibogarásztam, nem bonyolult -, hogy a magyar bruttó hazai termék 15 százalékát az építőipar adja. Ez egy rendkívül magas szám arányában. Tehát egy olyan országban, ahol a beruházások csökkennek, és az építőipar ilyen jelentős súlyt képez, akkor megint felmerül a kérdés, hogy - '23-ban mínusz 12 volt az építőipar teljesítménye volumenben, 2024-ben idézőjelben már csak mínusz 4; és most volt valami fordulat, mert a 2025. harmadik negyedév és a 2024. harmadik negyedév plusz 5,5 lett, de ez még messze nem hozza vissza az elmúlt két év veszteségét, közel sem - mi a garancia arra - garancia? -, milyen ígéretet tud tenni arra, hogy ez az emelkedő pálya most stabillá válik, és most már arra számítunk, hogy az építőipar kikecmereg ebből a rettenetes helyzetből.

A következő kérdésem, amit meg szeretnék öntől kérdezni, egy tegnapi vagy tegnapelőtti hírrel kapcsolatos, miniszter úr majd kijavít, ha rosszul mondom. Idézem önt, ha a sajtó korrektül idézte önt, ezt mindig hozzá kell tenni: „Egy általános

vizsgálatot rendelék el az összes állami beruházást illetően, hogy az alvállalkozók hogyan és mikor kapják meg a pénzüket.” Ugye, nem vagyok egy cinikus fajta, de visszakérdeznék: ez most jutott eszünkbe? Ez egy évtizedes kérdés, hogy az alvállalkozókat a fővállalkozók - mondhatom nyugodtan – kizsákmányolják; aztán még az alvállalkozóknál dolgozó munkavállalókat még jobban kizsákmányolják igazából, de nem ez a dolog lényege. Hanem azt szeretném megkérdezni, hogy milyen kapacitással, kik fogják ezt vizsgálni, milyen határidővel és milyen mélységben fogják vizsgálni azt, hogy itt a fővállalkozók - egyébként nekem is hasonló a tapasztalatom -, tehát, akik a kupac tetején vannak, általában le szokták kaszálni a nagy pénzt.

Ezért is, amikor ön a legutóbbi találkozásunkkor arról beszélt, hogy a garanciák vonatkozásában - a STRABAG-ügy vonatkozásáról beszéltünk -, önök itt, ebben a dologban előre akarnak lépni, és ha visszaemlékszik, ellenzéki politikusként is támogattuk ezt a javaslatot. Nos, ez összefügg azzal, hogy akkor itt egy nagyon... Ahogy ön írta, ezt írja, ha pontos az idézet, hogy akinek tartozunk, attól elnézést kérünk. A vizsgálat kemény lesz és szigorú. Az alvállalkozók pénzhez fognak jutni, a fővállalkozók kapaszkodhatnak. Az ön szavait próbáltam idézni. Hogy mondjam, kétségeim vannak: ezt az összes állami beruházás vonatkozásában megcsinálni, ehhez elképesztő apparátus kell, hogy átlássák ezt a kérdést.

A következő dolog ennél egy picit földhözragadtabb lesz. A múltkor beszéltünk erről, és úgy gondoltam, hogy megkérdezem: az M30-as kérdése. Ugye, azt hallottuk, hogy milyen konfliktus áll fenn, abban is léptek önök, és ezt is támogattuk egyébként, hogy a garanciális rendszerre is terjedjen ki az állam hatóköre, jogosítványai. Igenis jogunk van tudni, hogy milyen garanciák vannak akkor, ha nem előírás szerint végezték el a beruházást, de ha megengedik, a földhözragadt kérdésem az az, hogy akkor most mi van az M30-assal. Száguldanak az autók? Október 31-e volt a határidő, ma december 1-je van. Tud-e a miniszter úr arra, ha nem garanciát vállalni, de tud-e mondani egy olyan számot, amikor végre ezt az M30-as szakaszt, a szikszói szakaszt az autósok használhatják?

A következő kérdésem - már nem olyan sok, ami hátra van - talán egy picit megint pikírt megjegyzés lesz. Megengedi nekem, remélem. Azt mondta, hogy 1600 közbeszerzés közül 38 volt az egypályázós, az egyrésztvevős, ami nagyon jó aránynak tűnik. De azt miniszter úr is tudja, hogy ahol többpályázós közbeszerzés van, ahol többen pályáznak rá, előtte egyeztetnek a pályázók. Tehát nagyon könnyen meg lehet azt csinálni - ezt ön jobban tudja tapasztalatból, mint én, de valamilyen tapasztalatom nekem is van ebből -, hogy pillanatok alatt szerzek magam mellé még két pályázót, amiből biztos, hogy az enyém lesz a legjobb, a többieket meg a végén kielégítjük annak rendje és módja szerint. Ez azért bevett gyakorlat Magyarországon. Hozzáteszem, nagyon nehéz megfogni, nagyon nehéz bebizonyítani, de ez működő rendszer. Tehát annak ellenére, hogy én az 1600 kontra 38-at impozáns adatnak tartom, de azért azt gondolom, hogy a többszereplős közbeszerzéseknél nagyon nagy az összejátszás lehetősége. Érdekelne, hogy milyen technológiával fogják kiszűrni ezt. Még egyszer mondom, nagyon nehéz dolog megtenni, de ez nagyon fontos lenne.

Befejezésül, szubjektív budapesti megközelítésből - tősgyökeres pesti vagyok, ezért, gondolom, megkérdezhetem - először is azt nagyon jó hírnek tartom, bár nem használom, de járok arra sokat, a szentendrei HÉV-et mint kiemelt beruházást. A városban ennél szakadtabb HÉV-vonal nincs, mint ez. Azt nem mondta miniszter úr, hogy ez a beruházás nagyságrendileg mekkora. Azt mondta, hogy kiemelt. Azt mondta, hogy pályaszakasz, és hogy megállók. Hát, a szentendrei végállomást nem akarom mondani, mert annál tragikusabbat keveset látni. Itt erről is szó van. Mekkora beruházási igénye lesz, és milyen távlatban gondolják azt, hogy ez végre megnyugtató legyen?

A következő kérdésem két olyan budapesti beruházással kapcsolatos, amely kapcsán az egyik már egy meglévő dolog, és hogy mondjam, már csak a nemtetszésemet tudom kifejezni, a Bosnyák téri Construct-beruházás. Ez vitatható, miniszter úr. Nem tudom, látta-e közeli: esztétikailag tragikus. Elképesztő, hogy milyen ronda, a piac mellett van, úgy ráépítve. Nem is tudtak sok lakást eladni, mert senki nem akart a piacra néző lakást venni a Bosnyák téren. Átalakították hivatali épületekké, az állam bevásárolta magát.

A kérdésemet persze vissza lehet lökni azzal, hogy budapesti probléma, de a Bosnyák tér közlekedése - ott lakom nem messze, ezért merem mondani - elképesztő terhelést fog kapni. A Thököly úton a villamossínek már régen sikerült felszedni, még ott vannak a nyomai az én gyerekkoromból. Most gyorsvillamos nem épül, a négyes metró az ablakban, ez azt jelenti, hogy csak és kizárólag a Thököly úton, a már most leszűkített Thököly úton, ahol buszsávok vannak, egymást fogják érni a buszok. De ezzel már nagyon nem tudok mit kezdeni, mert ott van, megépült, és nyilvánvalóan hamarosan igénybe veszik ezeket az épületeket.

A másik ilyen, bár nem az anyakerületemről szól, de meg kell kérdeznem a rákospalotai ügyet, ami a Pólus Center és az Ázsia Center közti hatalmas területen épül. Természetesen nem azzal van bajom és kifogásom, hogy a városnak ezen a részén épül, bár megkérdezhetném, hogy Újpalota mellett miért kell még körülbelül 3400 lakás, amit szorozzunk hárommal, tehát tízezer embernek otthont adó beruházás. Ráadásul, ha jól tudom, és javítson ki, ha tévedek, mert olyan sokat nem tudok róla, 12-18 emeletes házakra van építési engedély. Magánterületen zajlik, meggátolni nem nagyon lehet. Szűkebben lesznek az épületek, mint az újpalotai lakótelepen, ami döbbenet, mert nagyon-nagyon sűrűn van beépítve.

Ami itt szintén problémát jelent, és itt egy kanyart, egy zárójelet fogok tenni, hogy úgy tudjuk, hogy az önkormányzat - és a politikai részétől én távol tartom magam, engedje meg nekem, hogy az önkormányzatban milyen folyamatok voltak, és hogy milyen polgármester van, milyen önkormányzati képviselők vannak, ez engem ebben a kérdésben nem érdekel. Az érdekel, hogy az a cél, hogy egy nagy lakásberuházás legyen, nyilvánvalóan támogatható, összekapcsolva az önkormányzat lakásépítési programjával, ez rendben van. Az is rendben van, hogy egyébként a város peremén vannak nagy területek, és hasznosítani kell. De hogy egyébként gyakorlatilag ez egy kiemelt állami beruházás, és itt ön említette a társadalmi konszenzus fontosságát, hát ebben az esetben az én ismereteim szerint semmiféle társadalmi konszenzus nem volt, itt hatalmas viták voltak. Úgy tudjuk, hogy végül valamiféle megváltást kap majd a rákospalotai önkormányzat, olyan 1 milliárd 500 milliót vagy 1 milliárd 700 milliót, kap egy biciklisávot, meg kap egy bölcsődét. Itt szintén nem lesz megoldva a közlekedés.

Amikor ilyen engedélyt, ilyen lehetőséget adnak kiemelt beruházásként, és gyorsan akarják nyilvánvalóan, kiemelt állami beruházásként ezt majd meg is értem, de hogy igazából a helyi önkormányzatot és a véleményüket teljes mértékben mellőzik, és ön, aki nagyon sokat beszélt nagyon helyesen a társadalmi konszenzusról, itt semmibe vették. Itt semmibe vették, és ráadásul - még egyszer mondom - kockázatos 12-18 emeletes házakat építeni. Nagyobb, magasabb házakat építenek, mint Újpalotán, ami már önmagában szörnyen nézett ki annak idején, mikor épült.

Lenne két olyan dolog, amit szeretnék megkérdezni öntől, és lehet, hogy nem fog tetszeni, de szintén pesti kérdés. Ön nagyon sokat beszélt a vasút rehabilitációjáról, az új vasúti vonatbeszerzésekről, a pályafelújításokról, a mellékhelyiségek tisztaságáról. Hozzáteszem egyébként, én nem mosolyogtam ki, amikor ön azt mondta, hogy a mellékhelyiségeket rendbe kell hozni. Azt szokták mondani régen, hogy egy országot úgy lehet megismerni, hogy bemegyünk a mosdóba, és onnan rögtön tudom, hogy hol

vagyok. Ha Kelet-Európába megyek, ha Nyugat-Európába megyek, ha a benzinkútnál állok meg, onnantól rögtön tudom. Fontos dolognak tartom.

Akkor viszont miniszter úrnak mondom, nem kívánom, csak mondom, vagy elhiszi, vagy nem: menjen el a Déli pályaudvarra, és nézze meg, Budapest fejpályaudvara Budán használhatatlan, minősíthetetlen, és olyan bűdös van, hogy nem lehet belépni! Az egész Déli pályaudvar egyébként - azt kell mondanom, nem vagyok műszaki ember - olyan állapotban van, hogy le kéne dózerolni.

Egyébként én nyáron voltam, és igénybe vettem a vasúti szolgáltatást, remek vonatozás volt Balatonfenyves és Budapest között a Budapest InterCityvel. Volt, amikor száz felett ment, légkondíval, internettel, tök rendben volt minden, csak a Déli pályaudvart kellett volna túlélni. Ahogy az kinéz! Rengeteg külföldi van, nyáron mennek a Balcsira. Elképesztő állapotban van! A Déli pályaudvar 50 éve épült, miniszter úr 50 éve született, az ön születése óta ehhez nem nyúltak hozzá, ez olyan állapotban van.

Utoljára egy másik pályaudvar. Egy hete jártam a Keletiben. Remekül jött Münchenből a Railjet, 5 percet késett. Ez szerintem abszolút tolerálható dolog, legalább az ember körül tud nézni. Nagyon szépen megcsinálták az információs táblákat, áttekinthető, többnyelvű, semmi probléma. Két dolgot mondok önnek: szutyok és kosz az egész Keleti megint, takarítás nincs. Olyan állapotok vannak, hogy borzasztó!

Ami nem feltétlenül önre tartozik, de önnek is meg kell hogy említsem, az az, ami a Keleti környékén van: a magántaxik és az illegális seft melegágya. Normális ember ott nem ül be taxiba. Rendőr nincs, semmi probléma, tehát nyugodtan csinálhatják az üzletet. Mindenkinek rá van írva, hogy független személyszállító. Nem ajánlom senkinek, ha valaki arra jár, hogy beszálljon, inkább menjen el a 7-es buszhoz, jobban jár. Jobban jár!

Tudom, hogy a fővároshoz tartozik a taxikérdés, azt is tudom, hogy a közterület is hozzájuk tartozik, de miután a Keleti pályaudvar is Budapest egyik kapuja, én azt gondolom, hogy azokat az állapotokat - úgy, ahogy annak idején Ferihegynél a taxiállapotokat példaértékűen felszámolták -, a Keleti pályaudvarról ezt a hiénatársaságot, komolyan mondom, nem is tudok jelzőt mondani, hogy milyen eszközökkel kéne kitakarítani.

Köszönöm szépen, és remélem, hogy nem terheltem túl a kérdéseimmel. Köszönöm szépen a türelmét.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Riz Gábor képviselő úr következik. Öné a szó.

RIZ GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Államtitkár Asszony! Államtitkár Urak! Én valamelyest felülemelkednék a vasúti mellékhelyiség szinesztéziáján, sokkal inkább egy másik gondolatkör mentén indítanék. Térségünk, Ózd és térségének a földrajzi elhelyezkedése számomra amiatt is fontos, mert az egykori Trianon területén mi központnak számítottunk. Ma már periférián vagyunk. A periférián élők valamennyi olyan életérzését megéltük a közelmúltban, amely velejárója volt, részben a közlekedési nehézségek, az útviszonyok, az elérhetőség, az iparfejlesztés és társai, ezek mind jellemzőek voltak a mi térségünkre.

Viszont örömmel szeretném nyugtázni azt, hogy miniszter úr jóvoltából egy 30 éves álom valósul meg akkor, amikor a 23-as, 25-ös utak gyorsító szakaszokkal Domokos, illetve Borsodnádásd között most már készen vannak, a műszaki átadás előtt, néhány létesítmény átadása mellett. Tudomásom szerint december közepén mindkét oldalról megindul a forgalom, tehát az ózdiak vissza tudnak térni a normalitás határai közé, és az egzotikus vidékjárást - Domaháza ugyan gyönyörű szép, ámde

nehezen járható útját - visszacseréljük a gyorsabb, de könnyebb elérhetőségre Budapest irányába. Ez egy köszönet.

A kérdés ezzel kapcsolatban, mivel több ütemben volt itt is kitűzve az utak fejlesztése, az első ütem volt, a serpentin kérdése; a második ütem ugyanúgy fontos, hogy a 21-es úttól néhány település elkerülő szakaszának megépítésével, többek között Ózd csépanyi része elkerülő szakaszának megépítésével, is további gyorsítás lehetséges. Kérném szépen miniszter úrtól, hogy maradjon továbbra is fókuszban. Tudom, hogy a tervek egy része már erre vonatkozóan elkészült. Tehát a közeljövő egyik fontos feladata, hogy ezek a további szakaszok is kerüljenek megépítésre, és az ózdi emberek komfortérzete merőben más lesz.

Egy másik gondolat. Mi völgyes területen élünk, ennek az összes előnyével és hátrányával. Csodálatos a környékünk, viszont nehéz az elérhetőség, pontosan az aprófalvas településszerkezet miatt. Viszont az ott élő emberek is okkal, joggal kérnek és várnak olyan szolgáltatást, és kérnek olyan komfortérzetet, mint a központi régióban élők.

Éppen ezért nagyon fontos, hogy a kormány célul tűzte ki, és tudomásom szerint a közeljövőben részben törvényi háttérrel, részben pedig fizikai megvalósítással is erősíti azt, hogy a Volán és a MÁV együttesével, ennek a szimbiózisában a szárnyvonal, illetve a ráhordó vonalak harmonizálását, rugalmassá tételét, a továbbiakban a nyilván ennek megfelelő gépjárműparkkal történő fejlesztését is közvetlen célul tűzte ki.

Miért fontos? Mert 32-es, 150-es, 1000-es, 1500-as településeink vannak zömében, amelyeknél nyilván nem tud megtölteni egy csuklós, nagyjából 40 méter hosszú gépjárműszerelvényt az ott élő lakosság, éppen ezért egy kisebb befogadóképességű, alacsonyabb emissziós értékkel rendelkező autóbusz rendszerbe állítása nagyban segíti nyilván a zöldfordulatot is, és segíti mindazt, hogy az üzemgazdaságossági szempontok is maximálisan kerüljenek figyelembevételre.

Utolsó kérdésem régi vágya az ózdiaknak, illetve a Sajó völgyében élőknek - és ezt számadattal szeretném megtámasztani: méréseink szerint és a megyei kórház információi szerint éves szinten körülbelül 40-50 ezer ember mozog abban a völgyben, tehát a megye nyugati részében, részben a megyei kórház irányába, alapellátást, illetve szakellátást igénybe véve, illetve ugyanilyen fontos az, hogy nagyon sokan járnak be a fiatalok közül középiskolákba, illetve az egyetemre. Az egyik kérdés az, hogy az is tervben volt, és a jövőben szeretném kapacitálni ezt, hogy miniszter úr mindenképpen iktassa be a közeljövő feladatai közé egy megállóhely létesítését a megyei kórháznál, amely a betegek mozgását nagyban elősegítené, hiszen mozgássérültek, idős emberek számára fontos az, hogy akár a megyei kórház közvetlen hátsó kapujánál is le tudnak szállni.

A másik az egyetemisták kérdése, hiszen a vasútvonal ott is rendelkezésre áll, felújítás után, egészen az egyetemig, egy elővárosi megoldással ki lehet vinni a fiatalokat egészen az egyetemváros határáig, ahol a korábbi üzemek voltak. Ez lenne az a két kérdés, illetve észrevétel, amit megfogalmaztam. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Z. Kárpát Dániel képviselő úr következik. Öné a szó.

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Köszönöm szépen a szót. Tisztelt Miniszter Úr! Kedves Munkatársai! Tisztelettel köszöntöm önöket. Miniszter úrnak hat darab precíziós kérdést szánok, egyik sem lesz olyan végtelen hosszú, viszont tisztelettel kérem, hogy ezekre igyekezzenek konkrét, érdemi válaszokat adni, merthogy mindegyik érinti a minisztérium portfólióját, vagy legalábbis az én ismereteim szerint így van.

Az első ezek közül a szentendrei HÉV-re vonatkozik. Óbuda-békásmegyeri polgárként gyerekkorom óta követem figyelemmel azt a kilátástalan küzdelmet, amit - helyesen említette - a megmásfélszereződött autómennyiség, a nem ekkora autómennyiségre tervezett úthálózat vagy közlekedési hálózat okoz. Egy nagyon fontos kérdésem van, miniszter úr. Látom a felújításokat, látom az új kocsik beszerzésének szándékát, de miért nem gondoljuk át azt, hogy Óbuda-Békásmegyer, mondjuk, a Pünkösdfürdő utcai rémálomátjárónál, tehát ahol 5 percig lehet várni a két irányból közlekedő HÉV-re és 30 másodpercig átmenni kocsival, alul- és felüljárókban miért nem gondolkodunk? Tehát ami Gárdonyban vagy Velencén kivitelezhető volt, az ugyanilyen formában miért nincs a tervezőasztalon Budapesten?

Azt látom, hogy a HÉV-vonal alatt és fölött átvezetett autósforgalom tudná hosszú távon feloldani ezt a kérdéskört. Csillaghegy esetében, nyilván nem szétbarmolva a helyi környezetet, de korrekt tervek mentén ez szintén egy reális forgatókönyv lehet. Eleve Üröm beépítése után az Ürömről lezúduló forgalom... - nem erre van kitalálva Csillaghegy, tehát élehetlenné válik, koszos, büdös, zajos. Ennek a feloldása elképzelhető lenne, de ilyen irányú szakmai terveket nem látok, pedig talán 2010-ben, '11-ben tettem fel ezt a kérdést először. Tudom, hogy folyt erről valamifajta gondolkodás, ennek a végkövetkeztetéseire lennék nagyon kíváncsi.

Ugyanilyen akut kérdés - pontosabban dehogy akut, évtizedek óta húzódó kérdés - az MO-s befejezése. Itt, bevallom önnek őszintén, hogy a sötétzöldek álláspontjának egy részével én egyetértek. Tehát a természetvédelmi zónának az átvágása az alagutas megoldás, a nagyon bonyolult technikai megoldások tekintetében nagyon-nagyon erősek a fenntartásaim, de úgy gondolom, hogy ez alapvetően anyagi kérdés. A kérdésem az, hogy az MO-s befejezése tekintetében áll-e rendelkezésre a horizonton valahol mérhető költségvetési forrás, akár 10-20 éves távlatban. Én vélelmezem, hogy nem.

Viszont ebben a választási kampányban, ami elindult, a helyi politikai szereplők már kampányolnak az MO-s befejezésével. Fontos a tisztánlátás végett látni azt, hogy van-e egyáltalán matematikai esélye annak, hogy egy ilyen grandiózus projektet kormányzati ciklusokon átívelő módon valaki befejezzon. Hozzáteszem, én azon a területen élek, és a gyerekeimet is ott nevelem, ahol ez az alagút húzódná. Egyáltalán nem közömbös számomra, hogy ott kell-e lennem, amikor a munkagépek átvágják a természetvédelmi övezetet, vagy sem; de úgy gondolom, hogy elsősorban anyagi kérdésről beszélünk, hiszen évtizedek óta húzódó tervezési fázis után mindig egy újratervezés következett, ebben fontos a tisztánlátás.

Van egy régi téma, amiről miniszter urat már több alkalommal kérdeztem. Ez a harmadik precíziós kérdésem. Ez a 24 órás autópálya-matrica kérdése. Én hallatlan sikernek érzem azt, hogy amit tíz éven keresztül mantráztam, abból lett valami, de a megvalósításával, értelemszerű, hogy ellenzékből vannak apróbb problémáim.

Egyrészt, a mi itteni figyelemfelkeltésünk után került ez az Európai Unió horizontjára, majd lett egy kvázi kötelező döntés, amit Magyarország is megvalósított; ez jó. Bárcsak a devizahiteles-döntések esetén hajtánánk végre azt ilyen katonásan, amit az Európai Unió Bírósága eldöntött, de ez most nem az a napirend. A problémám az, hogy a 24 órásnak az ára lényegében megegyezik a korábbi hosszabb terminusra kiszabott hét- vagy tíznapos matrica árával. Lát-e az 1000 milliárdos, ön által említett többlet fényében mozgásteret arra a miniszter úr, hogy egy 24 órás vagy akár családi jellegű matrica erősen kedvezményes áron tudja elérni a magyar családokat, pozitív előjellel, úgy, hogy közben a tranzitforgalom ezt nem használja ki.

Úgy gondolom, hogy öt évvel ezelőtt egy teljesen legitim válasz lett volna, hogy ezzel a tranzit visszaél, élősködni az áthaladó járművek a magyar kedvezményes rendszeren; az Unión belül nem lehet különbséget tenni magyar és külföldi között. Én

nem vagyok rajongója a digitális kornak, de úgy gondolom, hogy a mostani digitális feltételrendszer mellett már megvalósítható lenne az, hogy a magyar családok számára egy kedvezményes, 24 órás vagy családi jellegű matricakonstrukció álljon rendelkezésre, és a tranzit ezzel ne tudjon visszaélni. Ezzel kapcsolatban van-e gondolkodás? Vannak-e elképzelések? Ha igen, és ezek megvalósíthatók, és nagyban fogom őket támogatni.

A diákváros-koncepció kapcsán. Kicsit kívülről nézve, a főváros és a kormány közötti kötéshúzást nézni egy kicsit fájdalmas. Ugyanis 2012-ben tettem le a parlament asztalára azt a „Mi várunk” bérlakásépítési koncepciót, amelynek az egyik része nem egy diákváros, hanem nyolc olyan fővárosi súlyponti övezet kijelölése, ahol helyszínenként 600-800 bérlakás felépítésével ez a probléma úgy kezelhető, hogy nem suvasztjuk be Budapest egy pontjára, hanem lehetővé tesszük annak is, aki, mondjuk, Békásmegyeren jár az ott lévő egyetemre, vagy a külvárosi életforma egy más lokációban őt adott esetben érdekeltté teszi, hogy számára is legyen megoldás, tehát ne egy súlyponti, hanem több kisebb területen. Ennek érdekében viszont a rozsdaovezeti egész keretrendszert és tervek rendszerét át kellene alakítani.

Van-e a kormány előtt akár a horizonton olyan terv, amely tömeges állami háttérű bérlakásépítések koncepcióját jelenti? Azt látom, hogy a kormány teljes joggal próbálkozik az Otthon Starttal, és igen, lehet, hogy Lánszki Regő urat kellett volna közvetlenül kérdezni erről, de a miniszter úr biztos, hogy ugyanúgy tud rá válaszolni. Az Otthon Starttal a kormány teljes joggal próbálkozik, de egy nagyon erős keresletet öntött egy kínálati szűkössegtől fuldokló piacra. A kínálati szűkösség fennáll az új építésű lakásoknál és a bérelhető lakásoknál egyaránt.

Miután a kormány a sharing economy szabályozását eltolta magától, nem nyúlt az Airbnb-hez, a forráshiányos önkormányzatokra terelte át ennek a felelősségét, ezért az Airbnb további több ezer lakást vett ki a fővárosi albérleti piacról, így ami 2010-ben 60 ezer plusz rezsiz volt, az ma 270 ezer plusz rezsiz a főváros II., illetve III. kerületében. Itt tartunk. Valamit csinálni kell.

Nem mondhatjuk azt, hogy pusztán az Otthon Start ezt meg tudná oldani, mert a kínálati szűkösseget ez nem oldja fel. Ha az Otthon Starthoz kötött várakozások, a 15-20 ezer új építésű lakás megvalósul, akkor sem érünk el oda, hogy százévente megcserélődné az ingatlanállomány. Tehát önök nem tudták még eltolni annak a szükségességét maguktól, hogy állami háttérű bérlakásépítési programban gondolkozzunk.

Az én koncepcióm nem szociális koncepció, ebben hadd legyek teljesen őszinte, ebben nagyon eltérek a balliberális pártoknak a felfogásától. Az enyém egy gazdasági és a jövő adófizetőit Magyarországon tartani képes koncepció, ahol épüljön 5-10 ezer új építésű bérlakás, a költségvetés finanszírozza, az önkormányzat kezel, ilyen szempontból szociális szempontokat tud érvényesíteni, de ha az állomány növekszik, akkor hat-nyolc év békés együttélés után kerülhessen a magyar családnak a tulajdonába az az ingatlan; és akkor már megfeleltünk annak az örök válaszreakciónak is, hogy a magyarok jobban szeretik a saját ingatlantulajdont, mint a bérleményt. Persze hogy jobban szeretik, csak van néhány százezer vagy millió honfitársunk egy panelalbérletbe szorulva, és segíteni kell nekik kijönni, kiszabadulni onnan. Ez tehát a „Mi várunk” diákváros-koncepció kapcsán feltett kérdésem.

Már csak kettő van hátra. Az egyik a Római-parti mobilgátra vonatkozik. Nálunk, a III. kerületben nagyon komoly társadalmi polémia bontakozott ki arról, hogy legyen-e mobilgát, vagy ne legyen, és ha lesz, akkor ez melyik helyszínen legyen. Mi nagyon sokan a Nánási úti megoldás felé tettük le a voksunkat. Ugyanakkor az ártérben élő, nagyon nagy lobbierővel rendelkező ingatlanberuházók, tulajdonosok egy teljesen más vonalvezetést tartanak megvalósíthatónak.

A kérdés az, hogy van-e a kormánynak határozott álláspontja erről. Nekem van. Én azt mondom, hogy a helyi önkormányzat bevonásával egy helyi népszavazás tudna dönteni erről a kérdésről. Döntsének az érintettek, hogy melyik megoldást tartják a hosszú távú életvezetésük szempontjából fenntarthatónak. Nyilvánvaló, mivel a forrásokat nem a III. kerület önkormányzata állja, ezért állami beleszólás is van a dologba. De legalább egy véleménynyilvánító népszavazás, úgy gondolom, hogy segíthetné a több éve megrekedt folyamatokat. Van-e a kormánynak terve ezt illetően, illetve támogatnák-e az én népszavazási koncepciómat?

Az utolsó kérdésem pedig az, hogy nagyon örültem annak, hogy miniszter úr leült Marcingós ügyvéd úrral, akivel együtt a banki károsultak képviselőjét ellátjuk. Azért teszem fel röviden és finoman ezt a kérdést, mert nem a minisztérium portfóliójába tartozó kérdésről van szó. Nagyon-nagyon röviden: várható-e a Marcingós Lászlóval megtörtént találkozó folytatása? Nyitott lehet-e a kormány - nem a lex Marcingós és a szakmai koncepció egyértelmű támogatása kapcsán, mert a devizás vitanapon kiderült, hogy önök ebben a pillanatban nem vállalják fel a teljes körű devizás igazságtételt, bár szerintem a konzultáció és a kommunikáció majdnem olyan fontos, mint a megoldás -, várható-e ennek a tárgyalásnak a folytatása? A kormány mentális térképén szerepel-e a devizahiteles problémakör teljes körű megoldása?

Köszönöm a figyelmet, és tisztelettel várom a válaszait.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Arra szeretném kérni képviselőtársaimat, hogy rövidebben és kicsit tömörebben foglalják össze a kérdéseiket, mert miniszter úrnak 11 órára a Fenntartható Fejlődés Bizottságába kell továbbmennie. Szatmáry Kristóf képviselő úr, öné a szó.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Miniszter Úr! Próbálok gyors lenni. Az egyik a közbeszerzések ügye, amire miniszter úr kitért, főleg az európai összehasonlításban. Azért tartom fontosnak, hogy erről beszéljünk, mert sajnos nap mint nap megkapjuk azt, hogy Magyarországon a korrupciót próbálják összekötni a közbeszerzések ügyével.

A saját választókerületemből tudok példát mondani. Egy nyugdíjasotthont épített a XVI. kerületi önkormányzat - teszem hozzá, a főváros helyett, mert ez a főváros dolga lenne -, arra az egyébként hihetetlennek tűnő feladatra is tudtunk az állammal közösen megoldást találni, hogy gyorsan, olcsón és jó minőségben építsünk. Tehát én végigkísértem azt, hogy milyen egy olyan közbeszerzés, ahol az állam, illetve az ÉKM is aktívan részt vesz a beruházás menetében. Arról tudok beszámolni, hogy a lehető legjobb végeredménye lett. További terveink is vannak ezzel kapcsolatban.

Azt fontosnak tartom hangsúlyozni, és ha lehet, kérem miniszter úrtól, a viszonzásban tegyünk pontot arra, hogy a magyar közbeszerzések átláthatósága az európai rendszerben valóban hol is van. Itt elhangzott egy svéd példa, de szerintem ezt egyszer s mindenkorra tisztázni kellene, mert itt olyan vádakkal szembesülünk, amelyek szerintem nem jogosak.

A közlekedés területén annyit engedjen meg, miniszter úr, itt elhangzott nagyon sok fejlesztés, és ez annak tükrében különösen érdekes, hogy azt látjuk, Budapest éppen csődbe ment, most már talán hivatalosan is. Itt lehet-e egy össz számot arról hallani, hogy mekkora állami közlekedési beruházások voltak, vannak folyamatban, illetve várhatók Budapesten egyébként kormányzati forrásokból?

Én kettőt említenék, ami a választókerületemet is érinti egyébként. Az egyik, amit említett miniszter úr, a Liszt Ferenc repülőtér elérhetősége. A Gyömrői út kapcsán itt elhangzott, hogy ott elég jól állunk, még a helyi DK-s polgármester is egyébként

támogatja a projektet, és alapvetően pozitívan látja a fejleményeket. Itt talán a kötőtpályás közlekedés megerősítésével kapcsolatban vannak kérdések, amely egy újabb eleme a Liszt Ferenc repülőtér elérhetőségének a javításában. Itt az a kérdés, hogy a kötőtpályás közlekedés fejlesztésével érintett területek, a Bélatelep és Erzsébettelep lakói számára milyen pozitív hozadékkal járhat, tehát az ő bekapcsolásuk a kötőtpályás közlekedésbe. Erre vonatkozó tervek vannak-e? Azt gondolom, hogy ahogy a Gyömrői út fejlesztésénél is persze vannak vele járó mellékhatások, összességében pozitívan látják a helyiek. Ugyanez a helyzet lenne szerencsés a kötőtpályás közlekedésnél is.

A másik ilyen nagy fejlesztés, amely a választókerületemet érinti, a H8-as és a H9-es HÉV-vonal, illetve a 2-es metróval való összekötése. Itt sem térnék ki arra, hogy miért volt a főváros fiókjában ez a fejlesztés majdnem négy-öt évig, és sikerült onnan kiimádkozni, hogy tudjunk közösen dolgozni. Az állam már ráköltött 6,5 milliárdot az építési tervekre, illetve most, ha jól tudom, folyamatban vannak a kiviteli tervezés fázisai. Itt annyiban vitatkoznék Dávid Ferenc képviselőtársammal, hogy szerintem nem a szentendrei HÉV a legrosszabb állapotban lévő, hiszen a H8-as és a H9-esnél még a jobboldali menet van. Ez egyedüli Magyarországon, ami nem változott meg 1941 óta. Tehát várnánk, hogy itt milyen fejlesztések lehetnek.

Még egy kérdés, amely már nem érinti közvetlenül a választókerületemet, de azért főleg annak tükrében elég érdekes, hogy a főváros, ha jól értesültünk, csődben van, de Rákosrendezőt sikerült megvennie 50 milliárdért, tehát előkerült valahonnan a fiókból 50 milliárd. Az a félelem, amit vártunk, hogy ha a főváros veszi meg, akkor nagyjából megint semmi nem fog történni évtizedekig, hogy látja miniszter úr most - főleg ennek tükrében - Rákosrendező ügyét.

A végén egy általános kérdés. Azt látjuk, hogy a kötőtpályás közlekedésnél - miniszter úr említette - a részben visszatartott európai uniós források részben még finanszírozási lehetőséget biztosítanak a jövőben. Itt egy olyan tényező Damoklész kardjaként lebeg felettünk, amit nem tud senki. Hogy látja miniszter úr, hogy ha valamilyen módon sikerülne Ukrajna gyorsított EU-csatlakozását átvinni az Európai Unióban, az a 2027-től kezdődő pénzügyi tervezésben mit jelentene a magyar fejlesztések tekintetében? Köszönöm szépen válaszát.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Csárdi Antal képviselő úr következik. Öné a szó.

CSÁRDI ANTAL (független): Köszönöm szépen a szót. Tisztelt Miniszter úr! Tisztelt Bizottság! Köszönöm szépen a beszámolót. Hadd kezdjem akkor egy aktuálpolitikai kérdéssel, ha már Szatmáry képviselőtársam szóba hozta Budapest helyzetét! Az Alaptörvény 34. cikkelyének (1) bekezdése úgy fogalmaz, hogy a helyi önkormányzat kötelező feladat- és hatásköreinek ellátásához azokkal arányban álló költségvetési támogatásra jogosult. Ehhez képest a budapesti közösségi közlekedés szervezése és működésének a finanszírozása helyi adóból történik a magyar önkormányzatokról szóló törvény alapján.

Annyi kérdésem lenne, hogy az ebből fakadó, évente nagyjából 70-100 milliárd forint közé eső összeg hiánya kapcsán érzékeli-e a minisztérium a helyzetből fakadó alkotmányellenességet, és értelemszerűen ebből következik a második kérdés, hogy mikor kívánják ezt az alkotmányellenes állapotot megszüntetni.

A további kérdéseim, azt gondolom, nagyjából abban a struktúrában jönnek majd, ahogy a beszámolót miniszter úr összeállította. Kezdjünk a MÁV-val! Miniszter úr, ön úgy fogalmazott valamelyik hétvégén, hogy évek kellenek a lerobbant, lerombolt, szétlopott, szétbarmolt MÁV-csoport infrastrukturális felújításához. Itt szeretném

megjegyezni, hogy a Fidesz-KDNP-kormány vezeti az országot kétharmados parlamenti többséggel majdnem 16 éve. Az én kérdésem az, hogy hogyan értékeli a kormányzat felelősségét, hogy ebben az állapotban van a Magyar Államvasutak.

És értelemszerűen, ezzel összefüggésben azt gondolom, hogy egy ország kérdezi azt öntől, hogy milyen konkrét beruházásokat valósítanak meg a nyári vasúti összeomlás orvoslása érdekében. Biztos emlékszik a miniszter úr is, hogy a balatoni közlekedés több körben teljesen összeomlott, de a bécsi fővonalon is 3-4 órát állt a forróságban vonatok sora. Azt gondolom, hogy itt nagyon sok feladata van a kormányzatnak, és értelemszerűen itt majd azzal az 1 plusz 1 milliárd eurós hitellel kapcsolatban is fel fog merülni az a kérdés, hogy mire szeretnék ezt használni, de ezt majd kicsit később.

Azt gondolom, hogy Budapesten megkerülhetetlen kérdés, ha Budapest déli részét nézzük, hogy a Gubacsi híddal mi lesz. A Gubacsi híd katasztrofális állapotban van, gyakorlatilag pár hónapja beszakadt a járda, az úton forgalomkorlátozás van érvényben. Szerintem semmi túlzás nincs abban, hogy a híd életveszélyes, és a felújítása nem halogatható. Azért kérdezem miniszter urat, mert a vasúti híd felújítására tendert írtak ki, ám az egyik pályázó, a Mészáros-cég visszalépett, mondván, hogy 10 százalékos nyereségarány nem elfogadható.

Ezzel összefüggésben kérdezem miniszter urat, hogy mekkora nyereséghányaddal tervezték az eddigi beruházásokat, ha a 10 százalékot Mészáros úr kevesli. Azt gondolom, hogy ez egy fontos kérdés. Ráadásul azt gondolom, hogy a megoldás irányába fel kell tennem azt a kérdést, ugye, hogy a vasúti híd tervei 2022 óta kiviteli terv szinten készen állnak. Arról beszélt a miniszter úr is, hogy a kiviteli tervek elkészülte, ha azok megvannak, olcsóbbá teszik a beruházást.

Kérdés az, hogy ha '22 óta megvan... Egyébként ezt a beruházást miniszter úr állította le még a kezdet kezdetén, ha már a felfüggesztett beruházásokról beszélt miniszter úr. A kérdés az, hogy mikor kívánják megvalósítani ennek a hídnak a felújítását. És azt gondolom, hogy ugyanilyen fontos kérdés, hogy hol tart a déli körvasút beruházása, a folytatásra vonatkozó kiírás. Van-e forrás a folytatásra, mi lesz a népligeti új állomással, illetve a köztes szakasznak a kiépítése várható-e, és ha várható, akkor mikor várható?

És itt jutottunk el ahhoz az 1 plusz 1 milliárdos hitelkonstrukcióhoz, amiről beszélt miniszter úr. Az első kérdésem az, hogy biztosítják-e a nyilvánosságát ennek a hitelszerződésnek. Azt szeretném kérdezni, hogy pontosan, konkrétan ebből a körülbelül 800 milliárd forintból milyen beruházásokat kívánnak megvalósítani, értelemszerűen visszautalva itt a MÁV nyári problémáira. Azt gondolom, hogy azok a beruházások, amik ma, a mai bizottsági ülésen szóba kerültek, mind-mind fontos kérdések, de az én elsődleges véleményem az - de javítson ki, miniszter úr, ha tévedek -, hogy ez a 800 milliárd forint kevés lesz a ma elhangzott problémák teljes körű megoldására.

Itt jön a már sokat emlegetett HÉV-felújítás. Ígéretetek vannak, én viszont szeretnék egy olyan számonkérhető, egyértelmű választ kapni ezzel kapcsolatban, hogy melyik HÉV-vonal mikorra lesz megújítva; legyen szó magáról a vonalról, vagy legyen szó járművek cseréjéről. Mert ígéretet én már tényleg tucat fölött hallottam, de azt szeretném, hogy most itt a beszámoló kapcsán legyen egy dokumentált idővonal, hogy melyik vonal mikorra készül el, a járműcserék mikorra fognak elkészülni. Értelemszerűen az én szívemhez leginkább a csepeli vonal áll közel, hiszen az csatlakozik Ferencvároshoz is.

Azt is mondta a miniszter úr, és azt gondolom, hogy itt egy picit azért elszomorodtam, úgy fogalmazott miniszter úr, hogy az ember a legfontosabb. Ezzel összefüggésben szeretném kérdezni miniszter urat a Pázmány Campus-beruházással

kapcsolatban. Ezzel a beruházással kapcsolatban is nagyon-nagyon sok ígéretet hallottunk. Lánszki államtitkár úr például megígérte, hogy meg fogják óvni azokat a stúdiókat, amik ma már nem léteznek, az én ismereteim szerint. A lakóktól jogos felháborodások tucatjai érkeznek, sőt a tucatjai alulmérése ennek a dolognak.

A Józsefvárosi Önkormányzat vezetése, Pikó András polgármester régóta kéri, hogy érdemi egyeztetés legyen, nemcsak beszélgetés, hanem olyan egyeztetés, ahol az eddigieknél lényegesen nagyobb mértékben figyelembe veszik az önkormányzat, illetve az ott élők igényeit. Azt gondolom, hogy nagyon-nagyon szépen hangzanak a mondatok, amelyek elhangoztak a beszámoló során, de a gyakorlat egészen mást mutat, lehet látni, hogy például a bontás rendkívül rosszul szervezett munkafolyamat. Én azt gondolom, hogy az ott élőknek joguk van, hogy választ kapjanak.

Egy záró kérdést szeretnék föltenni, hogy mikor biztosítják a Budapest-Belgrád hitelszerződésnek a nyilvánosságát, mert azt gondolom, hogy ez olyan nagy méretű beruházás, ahol megint mindenkinek joga van tudni, hogy mire, hogyan és milyen minőségben költik el a rendelkezésünkre álló adóforintokat.

Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. A vitaszakasz utolsó felszólalója Tordai Bence képviselő úr. Öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr. Miniszter Úr! Elsőként Karácsony Gergely és a budapestiek kérdését tolmácsolnám. Hol van az idei évre törvényben garantált 12 milliárd forint a fővárosi közösségi közlekedés támogatására? Hol van a kormányhatározatban garantált 8,8 milliárd forint, amit a trolibuszok kapcsán a főváros hitelezett meg, és az államnak ki kellene fizetnie? Hol van a Lánchídra jutó 6 milliárd forintos része az államnak? Mikor állnak helyt ezekért a kötelezettségekért? Tiszteletben tartják-e Magyarország törvényeit, illetve a kormány saját határozatait ebben a körben, vagy Budapest csődbe vitelének politikai szándéka felülírja a törvényességnek a látszatát is?

Nagyon sok kérdésem lenne, de tekintettel arra, hogy a kollégák már sok mindent ellőttek, és hát annyi magas labda van, amit már megalázó lecsapni, csak néhány izgalmasabb, eddig nem tárgyalt kérdést emelnék ki. A hidak kapcsán, ha már említettük a Lánchídat, amit nem fizettek ki, a Petőfi híd felújításának a forrása is meglehetősen bizonytalan. Eközben 360 milliárdért épített Mohácsnál kétszer kétsávos utat a kormányzat egy olyan forgalmi helyzetben, ahol a sávonkénti és óránkénti várható forgalom 680 egységjármű. Ugye, 1400 alatt nem veszi komolyan senki a forgalmat, és 2000-ig jók lennének, tehát egy dupla kapacitású, ilyen volumenben értelmetlen, cserébe csillagászati költségeket okozó hidat építenek Mohácsra, miközben Budapest hídjai borzasztó állapotban vannak.

A vasútfejlesztésekkel kapcsolatban csak két rövid, egyszerű kérdés. Ha már itt van Csepreghy Nándor miniszterhelyettes úr, aki, ha jól értelmeztük, azt állította, hogy azért nem fejlesztették a vasutat, mert az önkormányzatok ezt nem igényelték a kormánytól. Fenntartják-e ezt az állítást? Tehát a kormánynak a vasútfejlesztéshez tényleg arra van-e szüksége, hogy az önkormányzatok kérvényt nyújtsanak be, hogy esetleg legyenek olyan jók, és szolgálják ki a lakosaiknak az utazási igényeit?

A következő, vasúttal kapcsolatos kérdés: nagy örömhírként találta, hogy a vasútfejlesztésre szolgáló egymilliárd eurós hitelt sikerült megszerezni. Nekem az volna a kérdésem, hogy mennyi vissza nem térítendő támogatástól esett el a magyar kormány viselt dolgai miatt az RRF-ből vagy más uniós forrásokból. Jó lenne látni itt is a számokat, mert megint csak eurómilliárdokról beszélünk.

A következő kérdésem a HÉV-felújítással kapcsolatos. Engem nyilván - Óbuda egy részének képviselőjeként - a szentendrei HÉV felújítása izgat. Arra számíthatunk a minisztérium közlése szerint, hogy másfél éven keresztül le lesz zárva HÉV, és ráadásul nem szakaszosan, hanem teljes vonalán. Állítólag nincs műszaki megoldás arra, hogy egy szakaszos pótlást megvalósítsanak, ráadásul a párhuzamos 11-es főút felújítását is arra az időre tervezik. Az agglomeráció és Észak-Buda forgalma meg fog bénulni, össze fog omlani, ha a jelenlegi tervek szerint zajlik majd a kivitelezés. A minisztériumnak mik a tervei arra, hogy az érintett polgártársaink közlekedni tudjanak egyáltalán?

Végezetül, zárásként egy bónuszkérdés. Miniszter úr szeret vadászni, és szeret vezetni is. Gondoltuk, a kettőt összekombináljuk, és az volna ezzel kapcsolatban a kérdés, hogy miután az elmúlt húsz évben gyakorlatilag megduplázódott a vadak által okozott közúti balesetek száma, és ez éves szinten már közel 8000 nagyvad elpusztulását, autó általi elütését jelenti, helyesnek tartja-e miniszter úr, hogy ilyen esetekben gyakorlatilag mindig az autós felelősségét állapítják meg. Tudjuk, hogy a gyorsforgalmi utaknál a közút kezelőjének van azzal dolga, hogy a vad ne juthasson fel az útpályára. De mi a helyzet az alsóbbrendű utaknál? Egy vaddal való, gyakorlatilag elkerülhetetlen ütközésnél miért tartják azt helyesnek, hogy az autósra hárítják a teljes, elsősorban anyagi felelősséget? Nem lenne-e itt dolga akár vadásztársaságnak, akár a közút kezelőjének csakúgy, mint a gyorsforgalmi utaknál? Mi ezzel kapcsolatban a minisztérium, illetve az ön személyes álláspontja? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr, mégsem lett utolsó felszólaló. Cseresnyés Péter alelnök úr kért szót. Öné a szó.

CSERESNYÉS PÉTER (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Csak azért kértem szót, miután itt többségében Budapest vagy Budapest környéki problémák jelentek meg, és talán Riz Gábor képviselőtársam felszólalása volt ez alól üdítő kivétel.

Szeretném megköszönni azt az odafigyelést, amit egyébként az expozéjában el is mondott, a vidékre történő odafigyelést. Ha csak az én választókörzetemet nézzük, akkor tucatnyi volt azon települések száma, ahova nemhogy vasút, de még buszjárat sem ment be, vagy éppen egy-egy buszjárat volt naponta. Azóta az intézkedés óta, amit ön említett, az emberek könnyebben tudnak eljutni a munkahelyükre, vagy éppen ügyes-bajos dolgaikat intézni.

De nemcsak a tömegközlekedés fejlesztéséről vagy annak az érzékeléséről van szó az én választókörzetemben, hanem az elmúlt időszakban számtalan alsóbbrendű út újult meg több tíz kilométer hosszúságban, aminek a folytatását kérem a továbbiakban is, hisz az emberek egyik településről másik településre való eljutását segíti ez, főként biztonságosabban és balesetmentesebben. Úgyhogy továbbra is azt kérem, hogy a minisztérium figyeljen oda a vidékre, mert a vidéken élő emberek ugyanolyan fontosak, mint a Budapesten vagy éppen a nagyvárosban élő emberek. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. A vitát lezárom. Miniszter urat arra kérem, hogy válaszoljon az elhangzott kérdésekre. Öné a szó.

Válaszok

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen a kérdéseket, és a nagyon méltányos és támogató, konstruktív ellenzéki hozzáállást különösképpen akceptálom a mai forradalmi időkben. Láthatóan minden képviselőtársamat a közlekedés és a beruházások, illetve az építkezések rendkívüli mértékben foglalkoztatják, próbálok röviden válaszolni minden kérdésükre.

Az első: vidék vagy főváros? Mind a kettő nyilvánvalóan, de a kormány nem tud attól eltekinteni, hogy a főváros elérte az Európai Unió átlagos fejlettségének körülbelül 150-160 százalékos szintjét, egy átlag vidéki járás pedig körülbelül az európai uniós átlag fejlettségi szintjéhez képest 70 százalékon van. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az átlag bruttó bér 522 ezer forint, Budapesten pedig az átlag bruttó bér minimum 850 ezer forint. Ezt nyilván nem úgy kell előre vinni, hogy a budapestiek kevesebbet keressenek, de a vidéki munkavállalók számára is kell infrastruktúrát, lehetőséget, boldogulást és közlekedést fejleszteni. Szerintem ebben összhang van közöttünk.

Én nagyon sajnálom, ami Budapest körül kialakult. Nem hiszem, hogy a város jövőjének vagy a város fejlesztésének ez a vita jót tesz. Én azok közé a kormánytagok közé tartozom, akinek két álláspontja az ügyben biztos, hogy van. Ennek a helyzetnek a megoldását a magyar törvények, a költségvetési törvény, az államháztartási törvény, az önkormányzati törvény rendezi. *(Csárdi Antal közbeszól.)* Bocsánat, ha befejezhetem! Az én választókerületemben három önkormányzat is csődbe ment az elmúlt két esztendőben. Csődöt jelentettek, fizetéseképtelenséget jelentettek, jött egy pénzügyi biztos, kifizette az adósságot, rendezte a tartozásokat, és visszaadta utána a polgármesternek és a képviselő-testületnek a jogkörét. Tehát ha valaki valóban fizetéseképtelen vagy csődben van, akkor ennek megvan a rendezési módja. Nem különleges dolog.

Kétségtelen tény, hogy kellemetlen, mert egy olyan településen, amely Magyarország legnagyobb adóbeszedője, és egy olyan településen, ahol csak az iparüzési adó 2025-ben 307 milliárd forint volt, ez Budapest, a helyi adó pedig 340-350 összesen, szerintem számos kérdés fölmerül, ha a város fizetéseképtelenséget jelent. Én megértem, ha a főváros nem akar fizetéseképtelenséget jelenteni, mert a fizetéseképtelenségnek vannak jogi, gazdasági és politikai következményei. Csak a helyzetet szerintem a magyar adófizetők pénzéből nem lehet másképp konszolidálni, csak úgy, ha egy fizetéseképtelenséget követő rendezési eljárásnak részese mindenki.

A másik megjegyzésem az, hogy én a főpolgármester úrral tudtam együttműködni. Ma minden budapesti a mi közös kooperációnk eredményeképpen 50 százaléknyi közlekedési költséget fizet. Ezt ön is tudja, képviselő úr, és mindenki. Tehát azt én magam tudom állítani, hogy ha megvan a szándék, akkor a főpolgármester úrral akár lehet kooperálni is. Ráadásul az önkormányzati választások előtt két hónappal tudtunk megállapodni, úgyhogy ezzel az agglomerációban élő, Pest megyében élő, Budapesten élő összes választópolgár jól járt, mindenki jól járt, egy win-win szituáció alakult ki. Azt gondolom, az országnak az az érdeke, hogy Budapest is fejlődjön és gyarapodjon, erősödjön, csak az indulópontokat szerintem érdemes tisztázni.

Vadkárügyben én a felelősségmegosztás híve vagyok már régen. Nyilvánvaló, hogy ha egy tábla felhívja a vadkár lehetőségére és az ütközés lehetőségére a figyelmet, akkor az útviszonyokhoz megfelelő közlekedésmódot, sebességet kell választani, de összességében nem osztom azt az endogám vadászálláspontot, hogy mindent a gépjárművezetőre hárítanak a vadászlobbi sikeres képviselői. Én úgy gondolom, hogy mind a mezőgazdasági vadkár vonatkozásában, mind a járműveket ért károk vonatkozásában kell viselnie a vadásztársadalomnak és a vadgazdaságoknak vagy éppenséggel a vadásztársaságoknak a felelősség rájuk eső részét. Tehát a felelősségmegosztás híve vagyok. Az arányokon persze a közlekedési szabályok betartása vagy be nem tartása okán lehet vitatkozni.

Ami a szerződésben rögzített tartozás a főváros felé, azt mi mind teljesíteni fogjuk. Szerintem december 31-éig ezek a tartozások nagyrészt rendezve lesznek.

Én nem tartom igazságosnak és méltányosnak azt a vitát, amely hídügyben zajlik, mert a Fidesz-kormány az egyetlen olyan kormány negyven éve, amely minden

ciklusa alatt épít legalább egy vagy két hidat. Építettünk hidakat a Tiszán, és építettünk minden ciklusban egy Duna-hidat. Most adtuk át Kalocsánál a hidat, és megkezdjük a mohácsi Duna-híd építését, amely Baja, Mohács, M6-os autópálya, Hercegszántó és a vajdasági autópályahálózat miatt nélkülözhetetlen.

Még nem volt itt képviselő úr, amikor elmondtam, hogy Magyarország számára szerintem az egy potenciális hatalmi és gazdaságibefolyás-kérdés, hogy például Szerbia erőforrásai, munkaereje, szállítmányozása rajtunk keresztül vagy a horvátokon keresztül lép be az Európai Unióba. Nekünk arra kell hajtani, hogy ha a Szerbián keresztül érkező balkáni, Görögországban felvett áru - ugye, a görög kikötők kínai befolyás alatt állnak, és a kínai áru Görögországon keresztül jön be, Szerbián keresztül érkezik be az Európai Unióba - nálunk lép be, az nálunk profitál, ha a horvátoknál lép be, az Horvátországnak profitál.

Nekünk arra kell hajtani a Kelebia-Szekszárd-autópályával, a hercegszántói autópályával, a bajai, mohácsi híddal, hogy az M6-os autópályára rávigyük a szerbiai, a balkáni és a görögországi áruforgalmat. Ezért fontos a Budapest-Belgrád, és ezért fontos az árumobilitás és az árumozgatás.

Ebben óriási pénzügyi lehetőségek vannak. Bajából lehet logisztikai központot csinálni, Mohácsból lehet logisztikai központot csinálni, a dunai hajózás értelmet nyer az ilyen típusú szállítmányozási együttműködés eredményeképpen. A vasút, a vízi közlekedés és a közúti közlekedés együtt szerintem potenciális gazdasági lehetőség. Ezért nem méltányos és nem igazságos az, amikor a mohácsi Duna-hidat belekavarják belpolitikai csatározásokba. Ettől még Budapesten hidakat kellene építeni, nem is egyet, hanem legalább kettőt, hogy könnyítve legyen a budapesti közlekedés. Ezen vita nincs. A Gubacsi hidat egyébként mindenféleképpen rendbe fogjuk hozatni, ha idekapcsolhatom ennek a kérdésnek a megválaszolását. Folyamatban van a szerződés. 20-22 milliárd forintba fog kerülni az a beavatkozás, amit mi tervezünk.

Az önkormányzatok mit is akarnak tulajdonképpen? Én továbbra is azt mondom, hogy ma egy magyar önkormányzat számára, egy magyar polgármester számára a belterületi úthálózat jelenti az első számú kihívást. Még Budapesten is vannak földes utcák. Magyarországon 100 utcából 75 átlagosan aszfalttal burkolt, és 25 utca földes utca, 2025-ben. Szerintem ez nem normális dolog. Belterületről beszélek. Hogy lehet az, hogy fejleszteni akarjuk az otthonokat, a lakásokat és nem tudunk hozzá utat építeni? Még egyszer mondom: Magyarországon 100 utcából belterületen 25 nincs leaszfaltozva, Budapesten is vannak földes utcák; a világ egyik legszebb és legfontosabb fővárosában. Szerintem ez tarthatatlan állapot, ezért ha megkérdezek egy polgármestert - erre vonatkozott helyettesem álláspontja -, akkor neki ez az első.

Ez azonban bizonyos helyeken változóban van, ahol az agglomeráció kialakult. Ma a kötöttpályás közlekedés agglomerációkérdés is, mert az agglomerációból kötöttpályás közlekedéssel, ha jól működik, nagyon olcsó és gyors is bejutni a fővárosba, de ez vonatkozik majd Szegedre is, vonatkozik Debrecenre is, vonatkozik Miskolcra is. Mindenhol, ahol ipari kapacitás épül ki, lásd Győr, az elővárosi kötöttpályás közlekedés még kisorékos szinten is felértékelődik.

Tehát az ön kérdése úgy igaz, hogy elsőprő többségben azt fogja mondani minden önkormányzat, hogy nekik út és járda kell, mert a választóik ezt akarják - minden polgármester ezzel szenved -, és vannak olyan kiemelt jelentőségű, nagy jelentőségű települések, ahol az elővárosi vasúti közlekedés jelentősége felértékelődött és felértékelődőben van. Mégiscsak 1 milliárd 200 millió utazás van 600 millió helyett, ez valahol megjelenik, részben a buszon, részben a vasúton.

Tizenöt évvel ezelőtt a politika még azon vitatkozott, hogy melyik vasútvonalat zárja be, illetve van-e szükség egyáltalán vasútra, mert üresen jártak a kocsik. Ma üres kocsit itt már ember nem lát, üres buszt ma már nem lát senki sem, mert mindegyik

tele van, kapacitáshiány alakult ki, de legalább arra egyszerű és világos választ kaptunk, hogy az országnak kell a tömegközlekedés, és nyilvánvalóan nagyon is kell.

A szentendrei HÉV-et többen kérdezték, szeretnék rá világos választ adni. A szentendrei HÉV esetében két dolog történik. Egyrészt veszünk 18 darab járművet. A mi elképzelésünk szerint egy járműért 6,3 milliárd forintot tudunk fizetni. A járműbeszerzés 113 milliárd forint lesz, ezt az Európai Unió finanszírozza; 17 megálló, 21 kilométernyi pályafelújítás - ez állomás, pálya plusz parkoló, P+R parkoló - 180 milliárd forint a terveink szerint; összesen 293 milliárd a kettő, 181 és 112, tehát 293 milliárdba fog kerülni a szentendrei HÉV megvalósítása.

A tárcám elkészítette a beruházásfejlesztések időrendi sávját. Meg fogjuk adni kollégáimmal, egyébként talán a honlapunkon megtalálható a többi HÉV időrendi beosztása, hogy mikor melyik HÉV-et tervezzük, mikor valósul meg. Idecsatolnám azt, hogy a H8-H9-es HÉV tervezése 10 milliárd forint. A tervezés kezdése '26 március. A Gubacsi hídról már az előbb beszéltem, de a HÉV-re akartam konkrétan válaszolni, hogy ez mit is jelent.

Ami pedig a HÉV esetében a Püskösdűfűdő utcánál való közúti helyzetet illeti, összességében hét gyalogos aluljáró és egy közúti aluljáró fog épülni a szentendrei HÉV vonalán. Ezt mind természetesen megvizsgáljuk. Fogok írásban is válaszolni önnek, hogy ennek a csomópontnak mi lesz a sorsa. Ezt nagyon sokan kérték tőlünk - nem ön az első -, hogy ezt oldjuk meg vagy alul-, vagy fölüljáróval, mert olyan mértékű tumultus alakul ki reggelente, ami élehetlenné teszi ezt a térséget. Ezen rajta vagyunk, szeretném ebbe a kivitelezési árba beletenni ezt is. Tehát a szakpolitikai cél a korrekt rendezése a közlekedési csomópont tehermentesítésének. Néhány kérdésre válaszoltam.

Csárdi képviselő úr kérdései következnek. Ha valamivel elmaradnék, azokra írásban is, ha megengedik képviselőtársaim, majd még visszatérek. Kollégáimmal még visszanezzük a kérdéseket, és akkor pontosítjuk a válaszokat is, ha valami véletlenül kimaradna.

Pázmány. Én azt gondolom, hogy azon kevesek közé tartozom, aki rendszeresen találkozom a választópolgárokkal, és én elmentem a Pázmány körüli tüntetésekre, többre is, és beszéltem az érintettekkel. Elmondtam nekik, hogy igyekszem mindent megtenni annak érdekében, hogy minél kisebb kár érje őket. Mi fog itt történni?

A fejlesztési terület a Pázmánynál 1,7 hektár. 1,7 hektáron, tehát 17 ezer négyzetméterre fogunk felépíteni egy 50 ezer négyzetméteres épületet. Ezt nem mi döntöttük el. A katolikus egyház, ajánlatunkkal ellentétben, ragaszkodott ahhoz, hogy a beruházás itt valósuljon meg.

Mi ennek az értelme? Miért ragaszkodtak ehhez? Legyünk korrektek és igazságosak! Azért, mert innentől kifelé, tehát a Palotanegyedtől vagy a körútnak ennek a részétől kifelé, egészen a Heim Pál Gyermekkorházig, az Üllői út mentén kialakult egy egyetemi negyed: Katolikus Egyetem, Református Egyetem és az Üllői úton végig a SOTE, majd a végén a Nemzeti Közszerológati Egyetem. Itt több tízezer diák van, tehát nyilván egy diák nem a többi diáktársától elszakítva képzelel el a jelenét vagy a tanulmányait, hanem a többi diáktársával együtt. Tehát létrejön a Nemzeti Múzeumtól egészen a Heim Pál Gyermekkorházig egy egyetemi negyed, mert ez már ma is van. A SOTE rengeteg fejlesztése zajlik itt. A Károli Gáspár Református Egyetem egy nagyon nagy fejlesztést tervez, campusfejlesztést, jön a Pázmány campusfejlesztése, és a Közszerológati Egyetem pedig már részben elkészült azokkal a fejlesztésekkel, amelyek a tanulni vágyó diákok érdekeit képviselik.

Én elmentem személyesen a polgármester úrhoz. Kértem tőle négyszemközt megbeszélést is. Az ajánlatom a VIII. kerületieknek és a polgármesternek továbbra is az, hogy miután megszereztük az építési engedélyt - ők megtámadták a bíróságon a

bontást, amit elbuktak, gondolom, megtámadják az építési engedélyt, én azt gondolom, hogy azt is el fogják bukni; ennek sok értelme nincsen szerintem a kerület szempontjából -, én továbbra is tartom azt, amit felajánlottam annak idején a XI. kerületben is: a beruházás 10 százalékát vissza kell fordítani az ott lakók életkörülményeinek javítására. Én továbbra is tartom ezt az ajánlatot. Ha 100 vagy 110 milliárddal számolok, akkor 11 milliárd forintos ajánlatom van, és az ajánlat nincs lezárva. Mert én azt igazságosnak és méltányosnak tekintem, hogy az elszenvedett építkezési károk, ami nem kevés lesz - ha '26-ban elkezdjük az építkezést, '28 szeptemberében fogjuk átadni a diákoknak -, ha elszenvedik ezt a kárt, akkor részben megérdemlik a kártalanítást, azzal együtt, hogy minden lakás ára legalább ötszörösére fog felmenni, ez lesz Magyarország legdrágább környéke. Most ez előrelátható, hogy aki most eladja a lakását, hibát követ el, mert bár a Szentkirályi utca másik oldalán 25 méterre lesz az építkezés, de aki kibírja ezt a két évet, utána Magyarország legdrágább környéke lesz a Palotanegyednek ez a 4-5 utcája, ami közvetlenül érintkezik ezzel a fejlesztési területtel, de ez az ott lakók kérdése.

Én azt is felajánlottam az ott lakóknak, hogy minden lakást megveszünk. Ha jönnek, minden lakást piaci áron - hozzanak értébecslést! - az állam megvásárol. Felajánlottam az önkormányzatnak az előbbieik során, amit elmondtam - azt nagyon sajnálom, hogy ebből politikát akartak csinálni. Nyilván velem megállapodni az önkormányzati választások előtt sem a XI. kerületben, sem a VIII. kerületben senki nem akart. Aztán a bíróságon meg egyik sem ment semmire sem, így aztán most két ló közül a földre estek, mert sem a beruházást nem tudják megakadályozni, ami szerintem hiba is lenne, és pénzhez sem jutottak. Az én ajtóm nyitva áll a polgármester kollégák előtt továbbra is.

Azt nem tartom járható útnak, hogy a VIII. kerületi önkormányzat megmondja, hogy a katolikus egyháznak mire van szüksége. Ők pár ezer éve már ezt tudják, ebbe szerintem nem avatkoznék bele. *(Derűltség.)* Azonban azt mindenféleképpen javaslom, hogy legyen egy kompenzációs mechanizmus. A környéken, a területen háromezer lakás van. Beszéljünk arról, hogy ezt a negyedet hogyan tudjuk a köz javára, az ország javára az ország egyik legjobb környékévé tenni. Beszéljünk róla! Várom a javaslatokat. Várom az ajánlatokat ezzel kapcsolatban. Készek vagyunk az együttműködésre.

Budapest-Belgrád-hitelszerződés, EIB-hitelszerződés. Ezekben a hitelszerződésekben semmiféle titok nincsen. Ha a hitelező, aki a pénzt adja, hozzájárul ahhoz, hogy a hitelszerződés legfontosabb részét illetően, például a számokról beszéljünk a nyilvánosság előtt, akkor ennek semmi akadálya. *(Csárdi Antal: Közpénz. A mi pénzünk.)* Nem közpénz, ez az ő pénzük.

ELNÖK: Így van.

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Nagy különbség. Ez nem a mi pénzünk, ez a kínaiak pénze meg az európai adófizetők pénze. Én ezeket a szerződéseket nem tudom nyilvánosságra hozni a kínaiak hozzájárulása és az Európai Befektetési Bank hozzájárulása nélkül, mert olyan számokról van benne szó, ami üzleti titkot képez. Semmi titkos megállapodás nincsen benne, semmi politikai megállapodás nincsen benne; olyan kamatszámok vannak benne, amelyeken néhányan, valószínűleg az előnyösségük okán, meglepődnének.

Ha az Európai Beruházási Bank azt mondja, hogy nyilvánosságra hozhatjuk, ha kínaiak azt mondják, hogy nyilvánosságra hozhatjuk, én semmi akadályát nem látom, mert semmi olyan politikai dolog nincs benne, amit sokan várnak vagy remélnek. Ezek üzleti megállapodások. Kétségtelen tény, hogy a kamat tekintetében üzleti titkot

képeznek, ez az én álláspontom, mert amikor adják, az ő pénzük, és csak utána válik a magyar közpénzelköltési rendszer részévé. De még egyszer mondom, az EIB-hitelben a jogállamisági kritériumoktól az EIB eltekintett, a kínai megállapodásban semmiféle politikai dolog nincsen. Tehát én akadályát nem látom, de nem tudom megígérni, hogy a hitelezőink ehhez hozzájárulnak.

Ami a vállalalkozási profitmargint illeti, én arra a kérdésére nem tudok önnek válaszolni, hogy mi volt korábban. Azért nem tudok erre válaszolni, mert a mostani rendszernek az a lényege - és ez arra is válasz, hogy az alvállalkozókat mi védi meg, ezt Dávid Ferenc kérdezte tőlem -, mi ragaszkodunk ahhoz, hogy amikor létrejön az állam mint beruházó és a vállalkozó között egy szerződés, akkor ez a szerződés minden pontjában számunkra hozzáférhető legyen, ami az alvállalkozói részt illeti. Tehát én nemcsak azt a szerződést akarom és tudom ismerni, amit én kötöttem a vállalkozóval, hanem azt is, amit ő az alvállalkozóval vagy szubalvállalkozókkal köt. Egy open book eljárást vezettünk be, amelynek az a lényege, hogy minden adat, minden szám, minden szerződés és összefüggés számomra hozzáférhető kell legyen. Aki ezt nem vállalja, nem kell az államnak dolgozzon ebben a szerződési struktúrában, amely levisz egészen a kivitelezőig.

Dávid Ferenc jól mondta, hogy az építőipar kulcsjelentőségű a gazdasági növekedés szempontjából. Az építőipar 370-450 ezer embert foglalkoztat egy évben. Az építőipar fölveszi a leghátrányosabb munkavállalóinkat. Azért ugrott meg Salgótarjánban a munkanélküliség, mert kevesebb budapesti építkezés volt, és a magyarországi cigányság számára ezek az elmaradt beruházások nem tudtak munkát adni. Az építőipar élőmunkaerő-felnevőképessége óriási, de én azt is szeretném látni, hogy azok, akik élőmunkaerőt alkalmaznak, alvállalkozók, szubalvállalkozók, hogyan, mennyiért, miként számolnak el a fővállalkozókkal. Ennek egyik módja, hogy mindent látni akarunk. Nem mindenki szereti ezt, és nem mindenki vállalja.

A második módja. Dávid alelnök úr fölvetette, hogy nagyon nehéz úgy kiírni egy tendert, hogy a tender egyrésztől védje a beruházó állam érdekét. Eddig az államérdek védelme szerintem korrekcióra szorult, ezért csináltuk az állami beruházásokról szóló törvényt. De az is egy nagyon nehéz dolog, hogy hogyan tudom én azt megakadályozni, hogy kartellezzenek. Azt mondtam még Tordai képviselő úr érkezése előtt, hogy hazai tendereknél minimum három ajánlattevő van, nagy tendereknél, nemzetközi nagy tendereknél pedig négy. Ez praktikus azt jelenti, hogy verseny van az én vélelmem szerint.

Dávid alelnök úr azt mondta, hogy ne legyek naiv, hiszen ezek össze is állhatnak. Igen, csak mi bevezettünk egy másik dolgot: feltételes közbeszerzést írunk ki, és a feltételes közbeszerzés végén árlejtés van, ami praktikus azt jelenti, hogy bejönnek a jelentkezők, és egymás előtt licitálnak arra, hogy mennyiért viszik el. Nyílt verseny lesz. Lehet, hogy előtte megállapodtak, én ezt nem tudom kizárni, ez versenyjogi meg kartellkérdés, ez már nem az állam, hanem a piac kérdése, illetve a piacfelügyelet kérdése. De abban a pillanatban, hogy egy asztalnál le kell ülni, és a négy vállalkozónak egymásra kell licitálni, borul a korábbi kartell, mert lehet, hogy az egyik úgy dönt, hogy ennyi pénzért mégis elviszi. Az már egy büntetőjogi kategóriát illető koordináció, amikor négy ilyen szinten összejátszik, de azt én megakadályozni nehezen tudom.

Én azzal teszek meg mindent, ha az állam oldaláról ragaszkodom ahhoz, hogy minden szerződési feltételt lássak, lássam, hogy a pénz hogyan mozog, ki kivel számol el, és hogyan számol el. És azzal teszek meg mindent, hogy ha nyílt versenyt rendezek, és a végén behívom a kedves kuncsaftokat, és azt mondom nekik, hogy nagyon szép az ajánlat - például a Pázmánynál nagyon jó, hogy négy ajánlat van 99-120 milliárd között, mind a négy be lesz hívva, le lesz ültetve -, és azt fogjuk mondani, hogy ez még mindig sok, tessék új ajánlatot tenni, és majd meglátjuk; és nem egy kör lesz, hanem lehet,

hogy három. Ezzel tudom megtenni azt, hogy a korábbi alkukat megpróbálom feltörni. Ezek mind a magánszektorban ismert módszerek.

Alelnök úrnak, aki régi vállalkozó vagy vállalkozásszervező ember, nem kell mondanom, hogy ha nem az állam lennénk, hanem egy magánvállalat lennénk, aki beszerezne, az ugyanígy csinálná, versenyeztetne, és mindent látni akarna. Ha valaki kínaiaknak épít gyárat Magyarországon, a kínaiak olyan kontrollingot ültetnek a magyar építőipari kivitelezők nyakába, aki 3 százalék margint hagy neki, és átnézik a tízezer forintos számlát is, mielőtt engednék kifizetni. Tehát létezik a piacon olyan kontrolling, amely a beruházó részéről kontrolling az alvállalkozó vagy kivitelező felett, és ott aztán egy fillért nem tudnak kivenni a zsebéből.

Ezeket a módszereket kell a magyar államrezonban is 35 év után meghonosítani. Ebben egyébként a digitalizáció a legnagyobb segítség és a legnagyobb eszköz. Nem egy óriási teher átnézni 566 állami beruházást, 3200 milliárdot, hiszen minden digitalizálva van. Az egy nagyon rossz hír, ami hozzám eljutott, hogy vannak alvállalkozók, akik valamilyen oknál fogva nincsenek kifizetve. Ezt én egy súlyos hibának tekintem.

Nem arról van szó, hogy a körtartozás, lánctartozás kialakult volna újra, hiszen azt a Kereskedelmi és Iparkamara, a VOSZ és más érdekképviselők nagyon jól alakították ki 2010-ben. Valamilyen oknál fogva a fővállalkozók - az a benyomásom alakult ki, nem biztos, hogy így van - nem számolnak el tisztességesen az alvállalkozókkal, akik állami beruházásoknál vannak. Ezt én nem tartom helyes és fair dolognak. Mi kifizetjük a fővállalkozót, de nem láttuk, hogy a pénz eddig hogyan ment, most ezt pontosabban szeretnénk látni, és ezért lesz egy vizsgálat minden állami beruházásra kiterjedően.

A déli körvasút tovább megy. Az EIB-hitelnek van egy listája. A listában fel van sorolva a beruházás. Az EIB nem úgy adott egymilliárd eurót, hogy fiúk, ott van egymilliárd euró, azt csináltok vele, amit akartok. Az EIB úgy adott egymilliárd eurót, hogy kért egy listát hozzá, tehát konkrét beruházásokat hagyott jóvá. Ezek közül példának okáért a legnagyobb a Szeged-Kiskunfélegyháza-vasútépítés lesz, de benne van a Lajosmizsei vasútépítés is. Lajosmizse már egy olyan vasútépítés, amely inkább elővárosi vasút. Tehát Lajosmizse-Budapest elővárosi vasút, és nem az országos vasúti pályahálózat része lesz. Tehát konkrét projektlista van, az ÉKM honlapján fenn is van. Szerintem most is hozzáférhető, vagy a MÁV-nál, de meg is fogom küldeni képviselő úrnak.

Nyilván másképp látjuk a vasút állapotát. Én arra próbáltam felhívni a figyelmet, hogy 35-40 éve az egész lefelé halad, az egész Magyar Államvasutak által üzemeltetett jármű- és infrastruktúrapark. Én ezt megváltoztatni két év alatt nem tudom. Azt azonban állítom a törvényhozás képviselői számára, hogy elindítottunk egy olyan folyamatot, amely jó irányba mutat. Nagyon sok pozitív kezdeményezés van. Vannak utasok, akik már ezt akceptálják, elismerik, és vannak, akik továbbra is erősen kritikusak.

Sok évnyi időre van szükség ahhoz, hogy a kötöttpályás közlekedésben a változások beálljanak. 2030 körül lesz majd az, '28-30 körül, amikor ezek a fejlesztések járműoldalon, infrastruktúra-oldalon, a vasúti pályaudvarok oldalán olyan eredményt hoznak, amely érzékelhetővé teszi széles körben a változást, de legalább addig is olcsón adjuk a jegyet, ami szerintem nagyon fontos.

A fővárosi agglomeráció vonatkozásában a jegyárakról beszéltem, a budapesti kérdést megválaszoltam. A HÉV-fejlesztés tekintetében a konkrét listát nyilvánosságra hozzuk, hogy mikor tervezzük a H8-ast, a H9-est. Először a H5-ös, a szentendrei lesz megépítve.

Volt itt egy kérdés az M0-szal kapcsolatban. Matematikailag semmi valószínűsége, hogy az M0-st valaha is Magyarország be tudja fejezni a hegyen keresztül. Hegyen átvinni az M0-st Budapesttől északra egyszerűen lehetetlen, mert az 1800 milliárd forintba kerülne, és én nem is értek vele egyet egyébként, teszem hozzá. Én igazat adok a zöldeknek, és igazat adok a környezetvédelmi aggályoknak, hogy szerintem ezt nem így kell megcsinálni.

Amit viszont meg lehet csinálni, nem sokat fog megoldani, de szerintem segíteni fog a helyzeten, az M100-as. Ez azt jelenti, hogy az M1-esnél megindulunk Esztergom felé északra, ezzel Budapestről leveszünk egy nagy forgalmat, másrésztől az M100-asból csinálunk egy M10-es leágazást Pilisvörösvár, Piliscsaba, Pilisszentimre, Üröm, Solymár és Keszthely irányába, tehát a hegy keleti oldala felé megvan az M0-s kikötés, a hegy nyugati oldalán pedig az M10-esen keresztül tudjuk vinni az M100-asra, és akkor nem kell megkerülni egész Budapestet, vagy nem kell levinni Budapestre.

Most egy közbeszerzési felhívás lesz az M100-as első szakaszára, ami Úny és az M1-es, illetve Esztergom felől 15 kilométer. A középső szakasz a legdrágább, ott alagutakat kell építeni, meg hidakat kell rendelni, de az M1-es összekötése Esztergommal, az Esztergom felőli oldal, az M100-as oldal és az M10-es bekötése a következő években egy reálisan megvalósítható beruházás lehet. Az átjáróról, felüljáróról beszéltem, az M0-sról beszéltem, az M100-asról beszéltem.

Autópálya-matrica. Most, hogy a tárcámhoz került az autópálya-üzemeltetés, közlekedésszaktárca-vezetőként eddig arról tudtam beszélni, hogy mi volna ideális, és milyen szabályozással kell dolgozni, de arról nem tudtam önnek beszélni, hogy ezt ma hogyan lehet megcsinálni. Most, hogy az autópályák üzemeltetésének a digitális rendszere, az útdíj kiszabása és az útdíj beszedése is hozzám tartozik, és a szabályozás is, tulajdonképpen a tárcám dönti el a jegypolitikát is.

Június 1-jére ígérek önnek olyan jegykedvezményeket, amelyek a családokat előnybe hozhatják. De mi a cél? Csak magyaroknak adunk kedvezményt, külföldieknek nem adunk kedvezményt, és családi alapon kell gondolkodni. Erre teszek ígéretet - már tettem a fideszes képviselőknek és a frakciónak is -, hogy az autópályamatrica-rendszerben a magyarországi lakosság számára családi alapon megpróbálunk kedvezményrendszert biztosítani. Ez a konkrét kérdésére a konkrét válasz.

Lakásügyi kérdések. Ez részben a gazdasági növekedéssel, az építőipari kérdésekkel is kapcsolatos. Ezt az információt az expozéban nem mondtam el, de nagyon fontosnak tartom. Egyszerre két nyomás alatt vagyok. Egyrésztől ne engedjek akármit megépíteni, másrésztől mindenképpen épüljenek lakások. Azt gondolják nagyon sokan, hogy a gazdasági növekedésnek egyik fontos fenntartópillére, hogy minél több lakás épüljön Magyarországon. Minél több lakás épül, annál nagyobb lesz a gazdasági növekedés. Az Otthon Startnak nyilván van egy társadalmi jelentősége. Legutóbb a hetvenes, nyolcvanas években volt az OTP-nek a 3 százalékos hitele, amivel felépült majdnem az összes Kádár-kocka Magyarországon, azóta ilyen kedvezményes lakáshitel - 3 százalék 25 évre, 50 millió forintra - nem volt, de nyilván lakást is kell építeni.

Idáig a tárcám kiadott 10 410 darab lakás vonatkozásában gyorsított és könnyített eljárásra engedélyt. 10 410 lakás - és ennek 75 százaléka otthonteremtéses lakás lesz -, ebből 7800 budapesti és 2500 vidéki. Vidéken Debrecen, Szeged, Veszprém jön szóba, ami vidéki városként a lakásépítések célpontja. Tehát 10 ezer van kiadva, 39 ezer igény van nálam még! 50 ezer lakásról beszélünk, 10 ezer van rendezve és 40 ezer bírálata zajlik.

Amit mi ilyenkor csinálunk, hogy az Otthon Start felfutása - ugye, 8000 szerződés már ki van utalva - érdekében megpróbáljuk a főépítésszel, az Országos Tervtanáccsal és az építésügyi szabályozással együtt gyorsítani, és megpróbáljuk

keretek között, de előreengedni a lakásépítéseket. És itt jön az a dilemma, hogy most akkor kellenek újabb blokkházak Budapesten, vagy nem kellenek blokkházak Budapesten?

Azok, akik az otthonteremtési támogatási rendszert kidolgozták, azok, akik a gazdasági növekedésért a kormányzatban felelnek, az én ízlésfenntartásaimat lenyomták. Én nem vagyok annak híve, hogy ezer- vagy kétezer lakásos blokkházak épüljenek, de én ezzel az állásponttal kisebbségben vagyok a kormányzatban belül, mert a lakáshoz jutás érdekében, a lakáspiac megteremtése érdekében legalább, azonnal, 20 ezer új lakásra volna szükség '26-ban Budapesten.

Ez a szempont erősebb lett a kormányzatban belül, mint az a szempont, hogy azért 18 emeletes házat mégse kellene építeni. A 65 négyzetméter mégis magas..., ne építsünk kis lakásokat, vagy ennyire kicsiket, és a blokkházasodást, az újabb blokkházak megépítését a technológiai innovációk ellenére is fenntartásokkal kezeljük.

A kerületnél nekem erősebb kifogásaim vannak, de ennek nem tudtam és nem tudok mindig érvényt szerezni. Próbálkozom ezzel, de ez most nem áll a fókuszban, mert egyrészt úgy van, ahogy alelnök úr mondta: gazdasági növekedés, építőipar, az építőipar hozza a gazdasági növekedés egy nagyon jelentős részét.

Az állami beruházások 30 százaléka az összes beruházásnak, és 70 százaléka piaci beruházás. Az államiak is visszaestek, de a nagy visszaesés '22-23-ban a piaci volt, aminek pedig - alelnök úr nálam jobban tudja - a kamatkörnyezet döntő befolyásoló tényezője. Ilyen jegybanki alapkamat mellett beruházni egy vállalkozás sem fog. Ha a jegybanki alapkamat lejjebb megy, akkor a beruházási ráta sokkal jobb lesz Magyarországon.

Az, hogy most 566 beruházás van csak a tárcámnál 3000 milliárdért, ez szerintem nem olyan rossz. Én azt gondolom, hogy azt a besüllyedést, hogy az építőipari kapacitásokat az állam nem használta, vissza tudtuk lendíteni, illetve vissza tudtuk hozni azt, hogy az állami beruházások most már kötik lefelé a kapacitásokat. De azért azt hadd tegyem hozzá, hogy azzal, hogy több volt a piaci munkaerő, és több volt a szabad kapacitás, olcsóbbak lettek az árak. Tehát most az állam olcsóbban tud építeni, mint öt évvel ezelőtt, amikor az összes kapacitás ki volt merülve, mert most kapacitás-túlkínálat van az építőipari piacon. Most olcsóbban építünk és mindenki egyébként, magánszemélyek és vállalkozások is, hogy most olcsóbban építünk, mint öt évvel ezelőtt. Olcsóbb az építkezés per négyzetméter, mint öt évvel ezelőtt volt, azért, mert olyan mértékű az építőipari kapacitás.

De most jelezhetem előre, hogy '26-ban ez meg fog változni, '27-ben abszolút meg fog változni, vissza fog ugrani az építőipar, és majd akkor valamennyi drágulás lesz. Akik most építkeznek vállalkozóként, vagy most építenek házat vagy lakást, azok szerintem jól járnak, mert a kivitelezők alacsonyabb, nyomott áron vállalják el ezeknek a beruházásoknak a megvalósítását.

Most idejön a diákváros kérdése is. Én nem vagyok híve a bérlakásprogramnak, ez nem titok. A Diákvárosban az a mi tervünk, hogy ott egy százmilliárdos beruházás tízezer kollégiumi férőhelyet hozna létre, ami Budapest problémáinak jelentős részét megoldaná. Az, hogy szegényebb sorsú magyar diákok sem jutnak kollégiumi férőhelyhez vagy olcsó szálláshoz, engem sokkal jobban irritál, mint hogy drágapénzű külföldi diákoknak nem tudunk kollégiumot építeni, és ezért nem tud a néhány nagy egyetem nagy bevételhez jutni. Az, hogy egy vidéki gyerek, aki tehetséges, egy budapesti egyetemen albérletbe kell menjen, és ezt nem tudja megfizetni, ez az igazi probléma. *(Jelzésre:)*

Főépítész úr közben jelezte, hogy az utolsó havi adatok szerint elkezdtek az albérletárak visszakorrigálni. 2-3 százalékos csökkenés volt már egy hónap alatt, és ez

folytatódni is fog. Tehát az Otthon Start program megállította a lakások drágulását, és a bérletek drágulását is reális tartományba hozza. *(Közbeszólások.)*

Én a gát ügyében a népszavazást szívesen veszem vagy szívesen fogadom. Alapvetően fővárosi ügy, a tárcám áll rendelkezésre, mint ahogy én Rákosrendező ügyében sem szeretnék semmit sem úgy megvalósítani, ha már a főváros ezt a telket megvette, ha már a fővárosé lett ez a telek, akkor én arra törekedtem az egész '25-ös esztendőben, hogy a fővárosnak minden kérését - főpolgármester-helyettes úrral, Kiss Ambrussal napi kapcsolatban voltak a kollégáim -, minden fővárosi kérést teljesítettünk és akceptáltunk. Én ezt nem tudom, hogy ebben a helyzetben van-e a 130 hektáros fejlesztési területnek fővárosi realitása, hogy a főváros, ha csődben van, akkor hogyan tud egy 130 hektáros telket megfejlesztetni, én erre válaszolni nem tudok, de ha a főváros továbbviszi ezt a beruházását, akár az állammal közösen, akkor szerintem ebben van fantázia, mert ez Európa legnagyobb fejlesztési területe. Nagyon jó dolgot lehetne Rákosrendező területén csinálni, megérné a fővárosnak és a környéken lakóknak, és sok szempontot lehetne egy akkora területen - társadalmi, üzleti, gazdasági - ötvözni. Én mindig a fővárossal való megállapodásnak a híve vagyok.

Szatmáry Kristóf az kérdezte tőlem, hogy honnan lesz itt lóvé, ha Európából nem. Azt, remélem, tudja mindenki, hogy ma már, ebben a hétéves finanszírozási ciklusban az Európai Unió nem ad pénzt utépítésre. Tehát utépítésre már pénz nincs. Vasútépítésre volna, ha nem lenne fölfüggesztve. Ezt most, ugye, átfedi vagy lefedi majd az a hitel, amit kapunk az Európai Bizottságtól, de, ugye, ezek nem elvesztett pénzek. Ebben Tordai képviselő úrnak nincs igaza! Ezek föl vannak függesztve, ezt előbb-utóbb meg fogja kapni Magyarország, én ebben biztos vagyok. Nem is ez az igazi kérdés!

A következő EU-s ciklusban, attól tartok, már sem vasútépítésre, sem utépítésre nem lesz pénz. Tehát az a fajta közlekedésfejlesztési külső finanszírozás, ami jött az EU-ból legalább három fejlesztési cikluson keresztül, nem fog folytatódni a következő évtizedben. Szerintem az EU-ban ezek a beruházások hátrébb kerülnek, illetve Magyarország el fog érni egy olyan fejlettségi szintet, amihez nem fognak forrást adni. Tehát nem lehet azzal számolni, hogy majd vasútépítésre vagy utépítésre lesz pénz.

Az egy kikönnyítése mindennek, hogy ha katonai beruházással tudjuk nyilvánítani a nagy közlekedési beruházásainkat - aminek van esélye a megváltozott biztonsági környezetben -, akkor ezeket lehet költségvetésen kívül finanszírozni. A honvédelmi beruházásokra vagy a honvédelmi infrastruktúra-beruházásokhoz felvett hitel nem fog beleszámítani a költségvetési hiányba és az ország eladósodottságába. Ez az európai döntés. Ez az európai döntés lehet Magyarország közlekedési infrastruktúrájának egy részére, a nagyvonalakra valamiféle megoldás, de a 180 ezer kilométernyi önkormányzati úthálózatra nyilván nem lehet érdemi megoldás ez.

Marczingós úrral fogok újra találkozni. Én nem osztom a kormány álláspontját mindenben a tekintetben, hogy a devizahiteleknek meg kell várni a bírósági ítéletek többségét. Szerintem ott a bankoknak kellene helytállni. Én régóta ezt mondom, 15 éve, továbbra is ezt tartom. Várom, hogy mi történik Lengyelországban ebben az ügyben, és az Európai Bíróság döntésének milyen következményei lesznek, és megvárjuk a magyarországi ítéleteket is. Én továbbra sem zárom ki azt, hogy a nótának az lesz a vége, hogy a bankoknak ezt ki kell fizetniük, és inkább a bankokat kell majd pénzügyileg ebben támogatnia az államnak, minthogy a devizahiteleket magukra hagyná.

Itt azt szeretném még elmondani, hogy volt egy kérdése Kristófnak, amire mindenkinek ajánlom a belső piaci eredménytáblát. Ez az Európai Unió vizsgálata. Ennek van egy linkje is, szívesen megküldöm a bizottság tagjainak. 12 indikátort vizsgál az Európai Bizottság, aki 2025 vonatkozásában azt állítja, hogy Magyarország a

harmadik legjobb közbeszerzési rendszert üzemelteti az Európai Unióban. Belső piaci eredménytábla! A magyar rendszer a lett és a finn közbeszerzési rendszer után a leginkább megfelel az uniós elvárásoknak, ezt állítja az Európai Bizottság. A magyarnál rosszabb az osztrák - 29. -, a német, a cseh, a francia és a lengyel közbeszerzési rendszer; itt a társult országokat és a gazdasági erőterben lévő országokat is számba veszik. Tehát rosszabb azoknak a közbeszerzési rendszere, mint a mienk, és ez, persze, az osztrákokkal kapcsolatos korrupciós narratívát jelentősen visszaigazoló szám.

Amire szeretnék még röviden válaszolni - a beruházási rátáról beszéltünk, építőiparról beszéltünk, lakásra válaszoltam -: M30-as. Zajlik az aszfaltozás és a korlát visszaépítése. Nem merem azt mondani, hogy karácsonyra átadjuk, de a STRABAG le akarja zárni, át akarja adni, leaszfaltozták, újraaszfaltozták, és most a korlátok építése zajlik. Az a kérdés, hogy meg fog-e újra süllyedni, az a kérdés, hogy a STRABAG mindent megtett-e annak érdekében, hogy jó minőségben teljesítse a beruházást; ez egy főnálló vita a STRABAG-gal. A STRABAG nem volt korrekt, a 25 éves magyarországi tevékenységük ellenére sem. Én ettől a helytállási kötelezettségtől nem tudok eltekinteni. Én a STRABAG-tól sokkal nagyvonalúbb, sokkal együttműködőbb hozzáállást reméltem, és aki ennyi megbízást kapott a magyaroktól, az ebben az ügyben lehetett volna sokkal korrektebb is. Ők vállaltak egy határidőt, egy műszaki tartalmat, amit nem tudtak teljesíteni, és ők vállalták a kiviteli terveket is.

Azt kell megérteni, hogy az M30-as nem úgy történt, hogy volt kiviteli terv. Az M30-asnál rábíztuk a STRABAG-ra a kiviteli tervet. A STRABAG megcsináltatta a kiviteli tervet, megépítette, és megsüllyedt, majd ezután - elnézést - volt képük arra, hogy azt mondják, hogy a lakosok meg mi vagyunk a hibásak. Ugyan már!

Neki szépen, gyorsan, csöndben meg kellett volna csinálnia, vagy akkor világossá tenni azt, hogy most itt ezt az egészet le kell bontani, egy hidat kell építeni, mert nincs olyan műszaki technológia, amely ezt megoldja. Ez majd ki fog derülni. Egyelőre egy 2014-es hatástanulmányt magam is oldalról oldalra - bár műszaki anyag - átolvastam, amely azt mondja, hogy ez a technológia, amit most végül a STRABAG megvalósított, a további süllyedést meg fogja akadályozni. Majd meglátjuk. A STRABAG rövid időn belül az utat át akarja adni a forgalomnak.

A Bayer építkezéséről beszéltem, Rákospalotáról beszéltem, elmondtam ezt a vitát. A szentendrei HÉV-ről beszéltem. Az árlejtésről beszéltem, és a versenyről is beszéltem.

Déli pályaudvar, Nyugati, Keleti, Kelenföld: négy fejállomás. Soha nem fogja tudni felújítani a magyar állam. Még egyszer mondom, úgy kezdtem a mondandómat, amivel lassan zárom is, hogy lehet, hogy ebben a minőségben utoljára találkozunk, de egyébként még biztos, hogy kapcsolatban leszünk. Nem biztos, hogy a közlekedésügyekért én fogok felelni, ha a választók majd másképp döntenek, nem beszélve arról, hogy a kormány összetétele nyilvánvalóan másképp alakulhat. De egyben egészen biztos vagyok: a magyar költségvetésben és a MÁV költségvetésében soha nem lesz annyi pénz a következő húsz évben, hogy ezeket a nagy pályaudvarokat egyedül felújítsa.

Itt egyetlenegy modell létezik, amit megcsináltak a lengyelek, megcsináltak az osztrákok, és megcsinálták a németek, hogy ha üzleti tőke jelenik meg a pályaudvarok nem vasúti funkcióinak a felújításában és üzemeltetésében. A Nyugati, a Keleti, a Kelenföldi és a Déli ebből a szempontból értékes, mert elképesztő forgalom bonyolódik. Aki elmegy Ausztriába, aki elmegy Németországba, aki elmegy Lengyelországba, láthatja, hogy a nem vasút által használt üzemi területek kivételével tulajdonképpen bevásárlóközpontként üzemeltetik ezeket a fejállomásokat. Erre van magyar üzleti, és van nemzetközi üzleti érdeklődés is. Engem eddig megakadályoztak a vagyongazdálkodók az állam részéről, hogy üzleti magántőkét vonjak be. Ez a kormányon belül egy óriási

vita volt, hogy az Állami Számvevőszék elmarasztalt, de én semmi más lehetőséget nem látok.

A Déli pályaudvar legnagyobb értéke, hogy a Déli pályaudvaron túl van még 30 hektárnyi terület. Ez lehetne Magyarország legnagyobb ingatlanfejlesztése, és a befolyó összegből lehetne megcsináltatni a Déli pályaudvart, az üzemeltetés nem vasúti részét pedig bérbe adni. Egyszerűen nincs 100 milliárd forint arra, hogy a Déli pályaudvar újjáépítése megtörténjen, és a Déli pályaudvart pedig nem lehet megszüntetni. Amikor ez fölmerült, az egész budai polgárság ez ellen tiltakozott, hiszen Buda kiszolgálásához nélkülözhetetlen. Akkor fognak a fejállomások megújulni, a nem üzemi területek, ha ebben magántőke megjelenik.

Az üzemi területeknél részben azért javult a közlekedés, mert a Keletinél nagy műszaki felújítás volt. A mosdókra oda fogok jobban figyelni, a környezetért is megteszek mindent, amit meg lehet, de generálfelújítást - hogy ez olyan legyen, mint egy osztrák vagy német pályaudvar - rövid távon az állami költségvetésből ígérni alelnök úrnak nem tudok.

Természetesen a 21-es elkerülőút és Ózd, a szlovák-magyar határ közötti gazdasági zóna, társadalmi élettér vagy életlehetőség fejlesztését kiemelten követjük, kiemelten kezeljük. Minden ilyen peremterület Magyarország szempontjából tartalékterületnek minősül, ahol munkaerő van, ahol fejlesztési, fejlődési potenciál és lehetőség van.

Elnézést kérek, ha hosszan válaszoltam. Kérek majd jegyzőkönyvet, és felvételt is nézünk. Akinek nem tudtam válaszolni, annak szeretnék írásban is válaszolni, hogy a válaszok pontosak, korrektek és rendezettek legyenek.

Köszönöm szépen a bizottság eddigi segítségét, támogatását és a kritikus észrevételeket is.

ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszter úr. Ahogy szoktuk, ezúttal is természetesen megküldjük a jegyzőkönyvet a titkárságára, úgyhogy vissza tudja ellenőrizni abban az összes elhangzott kérdést, amelyeket a képviselőtársaim feltettek. Köszönöm szépen miniszter úrnak, államtitkár asszonynak, államtitkár uraknak, hogy rendelkezésünkre álltak.

Az 1. napirendi pontot lezárom. Két perc technikai szünetet rendeltek el.

(Szünet: 11.24-12.25)

Országos Atomenergia Hivatal - B/11433. számú országgyűlési beszámoló

(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)

Jelentés az atomenergia 2024. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló B/11432. számú jelentés

(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)

ELNÖK: Köszönöm szépen a bizottság tagjainak a türelmét. Folytatjuk a bizottsági ülést. Köszöntöm az Országos Atomenergia Hivatal elnök asszonyát és kollégáit a bizottsági ülésen. Kádár Andrea nemrég járt nálunk. Az előző bizottsági ülésen jelezte, hogy az általunk tárgyalt és egyébként az Atomenergia Hivatalt is érintő jogalkotási kérdésekben szeretné a véleményét elmondani, úgyhogy ezt utólag is köszönöm elnök asszonynak. Természetesen bármikor, amikor ilyen kérése van, nyitottak vagyunk erre, hiszen az az érdekünk, hogy minél több szempontból a

képviselőtársaink is minél több információ alapján tudják meghozni a jogalkotás döntéseit.

Elnök asszony, a két jelentést együtt tárgyaljuk a szokásoknak megfelelően. Elsőként ön kap egy szóbeli kiegészítésre lehetőséget, utána képviselőtársaim kapnak lehetőséget arra, hogy kérdéseket tegyenek fel vagy véleményt mondjanak, és a végén arra kérem elnök asszonyt, hogy az elhangzott kérdéseket válaszolja meg.

Az Országgyűlés felkérése alapján tárgyalja a bizottságunk most a hivatal beszámolóját, ahogy minden évben is megtettük. Így a mai napirend a) pontjaként „Az Országos Atomenergia Hivatal - Országgyűlési beszámoló 2024” című napirendi pontot tárgyaljuk, b) napirendi pontként pedig a jelentés az atomenergia 2024. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló beszámolót, és ahogy említettem, ezt összevontan tesszük. Van-e ez ellen kifogása bármelyik képviselőtársamnak? *(Nincs jelentkező.)* Úgy látom, nincs. Elnök asszony, öné a szó.

Kádár Andrea Beatrix szóbeli kiegészítése

KÁDÁR ANDREA BEATRIX elnök (Országos Atomenergia Hivatal): Nagyon szépen köszönöm. Köszönöm szépen a múlt heti lehetőséget is a törvényjavaslatok vitája kapcsán. Egy rövid szóbeli kiegészítéssel élnék, igazából csak kiemelném a lényeges pontokat nagyon röviden, hogy mi az, ami a 2024. évben a hivatal munkája és az atomenergia békés célú alkalmazása során Magyarországon kiemelt kérdésként kezelhető.

Ami a legfontosabb, hogy 2024-ben is garantált volt az atomenergia biztonságos alkalmazása és a környezet biztonsága és védelme az ionizáló sugárzás káros hatásaival szemben is. Tehát mind az erőműves, mind pedig a sugárvédelmi területen a biztonsági követelmények érvényre jutottak. INES-o besorolás feletti esemény a 2024. évben nem történt.

Ami a hivatalt illeti a 2024. évben, azt gondolom, az a modernizációs folyamat, amit megkezdtünk az új jogállással, mindenféleképpen folytatódott. Gyakorlatilag a belső átalakítások után 2024, azt mondanám, hogy az új felügyeleti koncepció használatba vételének vagy bemutatásának az éve volt. A hatékonyságnövelés oldalát tapasztaltuk is ezen a szinten, tehát az új felügyeleti koncepcióban, hogy több figyelmet tudunk az új blokkoknál az ellenőrzési tevékenységre fordítani. Szerintem ez mindenféleképpen kiemelendő, és a fokozott biztonsági kockázatnak megfelelő megközelítés fokozott alkalmazása is így jobban érvényre jut.

Ami emellett nagyon fontos, hogy az ügyintézés területén is számottevő változások történtek. Amikor a tavalyi éves beszámolót zártam, akkor említettem, hogy a hivatal a régi saját ATDR rendszerről áttér a magyarorszag.hu honlap vagy felület használatára az engedélyezési ügyintézés területén. Gyakorlatilag ez azt jelentette, hogy a tavalyi év vége egy nagyon komoly munkával telt. Több mint 180 különböző űrlapot készítettek el a kollégáim, és gyakorlatilag most már ezeken az űrlapokon egyszerűsödött formában tehető meg a bejelentés. Ezt azért is szerettem volna kiemelni, mert ez egy nagyon-nagyon komoly munka volt.

Ami az engedélyeseket illeti, Paks I.-nél, ugye, a további üzemidő-hosszabbításra a felkészülés megkezdődött. Ennek a keretén belül nemcsak a jogszabályi keretek megteremtése, hanem a hivatal részéről az öregedéskezelési kérdésekre és a tapasztalatcserére történő vagy tapasztalatcserével történő felkészülés is megkezdődött. A tavalyi évben két olyan nemzetközi szakmai rendezvényünk is volt - az egyik a Nemzetközi Atomenergia Ügynökséggel, a másik pedig a VVER-440 blokkok kapcsán tervezői és üzemeltetői tapasztalatokkal, illetve hatósági tapasztalatokkal rendelkező külföldi kollégák jelenlétével is -, ami elég sokat adott az

üzemidő-hosszabbítás és az öregedéskezelés problémáihoz. A napi szintű működési felügyelet teljesen természetesen folyamatos.

Paks II. esetében is az építési meg, ugye, a talajszilárdítás munkafolyamata folyt, és alapvetően itt építési-engedélyezési kérdések voltak a '24. évben, ezek voltak a meghatározóak, illetve, ugye, megtörtént az olvadékcspda legyártása, beszállítása és a reaktortartály gyártása is elkezdődött; így mondanám, hogy a '24. év óta folyamatos. Tehát ezeknek a felügyelete is megy.

A következő pont még, amit ki kéne emelni: EU-elnökségi év volt 2024. Ott a kollégáim a nukleáris Working Party on Atomic Questions, tehát a nukleáris kérdésekért felelős tanácsi munkacsoport vezetését látták el általános megelégedésre.

És akkor, ami a tavalyi évet még nagyon nagy mértékben meghatározta, adminisztratívnak tűnik, de nagyon fontos, és a bizottság is valamilyen szinten részt vett benne. Idén október elején két hétre fogadtunk egy IRRS-missziót, ami ugye, a Nemzetközi Atomenergia ügynökség követelményeinek való megfelelést értékeli, tízévenként kötelező ezt a missziót, az átfogó missziót lefolytatni. Ez egy komoly nemzetközi felülvizsgálat, másfél évet készültünk rá, és azt örömmel mondhatom, hogy októberben - azért a hivatal szempontjából szerintem elég sikeresen - jó teljesítményt is kapott a jogállásunk és a bizottsággal való együttműködésünk, illetve egy elég átfogó képet kaptunk arról, hogy gyakorlatilag a felügyeleti koncepciónk modernizálásával jó irányba megyünk. Úgyhogy ezt mindenképpen el szerettem volna mondani, hiszen másfél év munka volt, rengeteg anyag, rengeteg szabályozás, rengeteg belső szabályozásnak a modernizációja. Sok munka van még előttünk, de azt gondolom, hogy talán egy szakaszt is lezárt.

Úgyhogy én ezeket a kiegészítéseket tettem volna, és természetesen kérdésekre nagy örömmel válaszolok.

ELNÖK: Köszönjük szépen, elnök asszony. Képviselőtársaim előtt van mind a két határozattervezet, amely a beszámolóval kapcsolatos. Miután a beszámoló maga is elég részletes volt, ezért úgy látom, hogy képviselőtársaim részéről kérdés nem fogalmazódott meg ezzel kapcsolatban.

Én szeretném megköszönni elnök asszonynak a lehetőséget, hogy a Nemzetközi Atomenergia Ügynökséggel mi - a Gazdasági Bizottság delegációja - is találkozhattunk. Szeretném én is kiemelni, képviselőtársaimat tájékoztatni arról, hogy kifejezetten elismerően nyilatkozott a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség delegációja arról, hogy milyen színvonalú az Országos Atomenergia Hivatal és a parlament - nyilván a parlament által ránk testált jogkörben eljárva -, a bizottság viszonya, sőt, ezt példaértékűnek nevezték, és azt mondták, hogy ezt fogják ajánlani a többi országoknál is, hogy így kellene együttműködnie a hivatalnak a törvényhozással.

Megerősítették azt, hogy a hivatal mint önálló státuszú intézmény mennyivel könnyebben és mennyivel szabadabban tud valóban szakmai munkát végezni. Én azt gondolom, hogy ez az elnök asszonnyal való együttműködésünkben is visszaigazolódtott az elmúlt időszakban. Tehát én azt gondolom, hogy az a kölcsönös bizalom, az a nyitottság, amely a hivatal és a parlament, az Országgyűlés Gazdasági Bizottsága között megvan, ez mindannyiunk számára fontos, hiszen az átláthatóságot biztosítja a mi oldalunkról, ami kulcsfontosságú, hogy a magyar választók biztonságban érezzék magukat, és tudják azt, hogy minden egyes határ, minden egyes engedély, amit kiad a hivatal, nagyon alapos szakmai előminősítést feltételez, és így minden döntés jogilag és szakmailag is megalapozott. Úgyhogy nagyon szépen köszönjük ezt az áldozatos munkát, és továbbra is állunk rendelkezésre, elnök asszony, ha akár a létszámbővítésben, akár a hivatal működési költségvetésének módosításában bármilyen szerepünk lehet, vagy pedig a jogszabályok módosításával annak érdekében,

hogy a biztonság és az átláthatóság folyamatosan fenn tudjon maradni. Miután jelentkezőt nem látok, a vitát lezárom.

Határozathozatalok

Képviselőtársaim előtt van a két határozattervezet. Elsőként a Gazdasági Bizottság 33/2022-2026. számú határozatáról kérnék szavazást, amely az „Országos Atomenergia Hivatal - Országgyűlési Beszámoló 2024” címmel benyújtott beszámoló elfogadásáról szól. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

Megállapítom, hogy a bizottság 12 igen szavazattal, 1 tartózkodás mellett a határozati javaslatot elfogadta.

Most pedig következik az Országgyűlés Gazdasági Bizottságának 34/2022-2026. számú határozata az atomenergia 2024. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló beszámoló elfogadásáról. Kérem, erről most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a határozati javaslatot a bizottság 12 igen szavazattal, 1 tartózkodás mellett fogadta el.

Elnök asszonynak és kollégáinak köszönöm, hogy elfáradtak az ülésre. Gratulálok a 2024. évi munkájukhoz és az idei évi teljesítményükhöz is! Sok szeretettel várjuk önöket jövőre is, meglátjuk, hogy milyen összetételben és hogyan. Sok sikert kívánunk a munkájukhoz!

A 2. napirendi pontot lezárom, egy perc technikai szünetet rendeltek el. Köszönjük! *(Rövid szünet.)*

Az etikus gyorsHITELEZÉSRŐL SZÓLÓ H/12989. SZÁMÚ HATÁROZATI JAVASLAT (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Rátérünk a 3. napirendi pontunkra, amelynek keretében az etikus gyorsHITELEZÉSRŐL SZÓLÓ határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk, melyet Jámbor András képviselőtársam nyújtott be. Képviselő urat nem látom az ülésteremben, így szavazásra teszem fel a kérdést.

Kérem, képviselőtársaimat, hogy a tárgysorozatba vételről most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 1 igen szavazattal, 12 nem szavazat ellenében nem vette tárgysorozatba az indítványt, így a 3. napirendi pontot lezárjuk.

A milliárdosok vagyonadójáról szóló T/12722. számú törvényjavaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Áttérünk a 4. napirendi pontra, amelynek keretében a milliárdosok vagyonadójáról szóló törvényjavaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk, amelyet Tordai Bence képviselő nyújtott be.

Képviselő úr nincsen az ülésteremben, így szavazásra teszem fel a kérdést. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 1 igen szavazattal, 12 nem szavazat ellenében nem vette tárgysorozatba az indítványt.

A 4. napirendi pontot lezárjuk, áttérünk az ötödik napirendi pontra, az egyebekre.

Egyebek

Egyebekben van-e bejelentenivalójuk képviselőtársaimnak? *(Senki sem jelentkezik.)* Úgy látom, nincs. Arról szeretném önöket tájékoztatni, hogy december 8-án, hétfőn délelőtt tartjuk a következő ülésünket, úgyhogy arra kérem önöket, úgy alakítsák a naptárukat, hogy a határozatképességet tudják biztosítani.

Az ülés berekesztése

Köszönöm szépen, hogy ma is rendelkezésünkre álltak, a bizottsági ülést bezárom. Mindenkinek szép és eredményes napot kívánok!

(Az ülés befejezésének időpontja: 11 óra 39 perc)

Bánki Erik
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Vicai Erika és Barna Beáta