



Ikt. sz.: VFB-42/11-3/2025.

VFB-9/2025. sz. ülés
(VFB-40/2022-2026. sz. ülés)

Ikt. sz.: FFB-42/31-3/2025.

FFB-13/2025. sz. ülés
(FFB-59/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Vállalkozásfejlesztési Bizottságának** és
Fenntartható Fejlődés Bizottságának
2025. december 2-án, kedden, 11 óra 43 perckor
az Országház Apponyi Albert gróf termében (főemelet 58.)
megtartott együttes üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)</i>	5
<i>Lázár János szóbeli kiegészítése</i>	6
<i>Hozzászólások, kérdések</i>	14
<i>Lázár János válaszadása</i>	33
<i>Egyebek</i>	50

Napirendi javaslat

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

Az ülés résztvevői

Megjelent

A Vállalkozásfejlesztési Bizottság részéről

Elnököl: Dr. Apáti István (Mi Hazánk), a bizottság elnöke

Szatmáry Kristóf (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Tasó László (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Becsó Zsolt (Fidesz)
 Gelencsér Attila (Fidesz)
 Szabó Zsolt (Fidesz)
 Sebők Éva (Momentum)

Helyettesítési megbízást adott

Bányai Gábor (Fidesz) Tasó Lászlónak (Fidesz)
 Szabó Zsolt (Fidesz) Gelencsér Attilának (Fidesz)
 Szatmáry Kristóf (Fidesz) távozása után Becsó Zsoltnak (Fidesz)

A Fenntartható Fejlődés Bizottsága részéről

Elnököl: Dr. Keresztes László Lóránt (független), a bizottság elnöke

Bencsik János (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Erdős Norbert (Fidesz), a bizottság alelnöke
 Szabó Rebeka (Párbeszéd), a bizottság alelnöke
 Becsó Zsolt (Fidesz)
 Dr. Ferencz Orsolya (Fidesz)
 Varga Gábor (Fidesz)
 Harrach Péter (KDNP)

A bizottsági titkárságok részéről

Tóth-Győrvári Erzsébet bizottsági munkatárs
 Hatvani Szabolcs bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter
 Arató Gergely országgyűlési képviselő (DK)
 Szabó Timea országgyűlési képviselő (Párbeszéd)

Megjelentek

Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Csepregy Nándor államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Lánszki Regő Balázs államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
 Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 43 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (független), a Fenntartható Fejlődés Bizottságának elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Köszöntök mindenkit! Meg tudjuk kezdeni a mai együttes ülés munkáját.

A Fenntartható Fejlődés Bizottsága és a Vállalkozásfejlesztési Bizottság 2025. december 2-ai együttes ülését ezennel megnyitom. Tisztelettel köszöntöm a bizottságok tagjait, munkatársainkat, megjelent vendégeinket.

Dr. Apáti István elnök úrral megegyeztünk előzetesen abban, hogy a mai együttes ülésen én leszek a levezető elnök. Ennek megfelelően megállapítom, hogy a Fenntartható Fejlődés bizottsága, ha jól látom, teljes létszámmal - illetve egy fő betegállományban lévő kollégával - határozatképes.

Előzetesen megküldtük képviselőtársainknak a mai ülés napirendi tervezetét. Kérem képviselőtársaimat, hogy aki támogatja a mai ülés napirendi sorát, az szavazatával jelezze! (Szavazás.) Köszönöm szépen. Egyhangú döntéssel elfogadtuk.

Át is adom a szót Apáti elnök úrnak, hogy ők is hozzák meg az ülés megkezdésével kapcsolatos döntéseket.

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntöm miniszter urat, munkatársait, képviselőtársaimat, a meghívottakat, és külön köszöntöm a sajtó megjelent képviselőit is a Vállalkozásfejlesztési Bizottság és a Fenntartható Fejlődés Bizottsága mai együttes ülésén.

Ismertetem a helyettesítések rendjét. Mai ülésünkön Tasó László alelnök úr helyettesíti Bányai Gábor képviselő urat, illetőleg Gelencsér Attila képviselő úr fogja helyettesíteni Szabó Zsolt képviselő urat. Megállapítom, hogy a Vállalkozásfejlesztési Bizottság határozatképes, megkezdhetjük munkánkat.

Mindenekelőtt a napirendi javaslatról szóló döntés következik. Előzetesen írásban mindenki megkapta a mai ülés napirendi javaslatát, melyen egyetlen érdemi napirendi pont szerepel: Lázár János építési és közlekedési miniszter úr éves meghallgatása az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján. Tájékoztatom a jelenlévőket, hogy miniszter urat legutóbb 2024. december 10-én hallgatta meg a Vállalkozásfejlesztési Bizottság.

Kérdezem mindenekelőtt a Vállalkozásfejlesztési Bizottságot, hogy a kiküldött napirendi javaslatot elfogadják-e. Kérem, szavazzanak! (Szavazás.) Köszönöm. Megállapítom, hogy a bizottság egybehangzóan elfogadta a napirendi javaslatot.

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

ELNÖK: Köszönjük szépen, elnök úr. Akkor kezdődik is az első napirendi pont tárgyalása, Lázár miniszter úrnak az éves miniszteri meghallgatása. Köszöntöm először is Lázár János építési és közlekedési minisztert, Juhász Tünde államtitkár asszonyt, Csepreghy Nándor miniszterhelyettes urat, Lánszki Regő államtitkár urat, Nagy Bálint államtitkár urat és Ágh Péter államtitkár urat.

Tájékoztatom a bizottságok tagjait és a miniszter urat, hogy a mai meghallgatáson nem alkalmazunk időkeretet. Először miniszter úr fogja megtenni a beszámolóját, majd a bizottság tagjainak lesz lehetősége véleményt formálni és kérdéseket feltenni. Meg is adom a szót miniszter úrnak.

Lázár János szóbeli kiegészítése

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen, elnök úr. Szeretném megköszönni a lehetőséget a találkozásra, és mindenekelőtt szeretnék elnézést kérni, hogy a Gazdasági Bizottság ülésének elhúzódása miatt megvárakoztattam képviselőtársaimat. Arató Gergely képviselőtársam szellemesen megjegyezte, hogy egy közlekedési minisztertől nem is várható más, hiszen a vonatok is késnek, így a közlekedési miniszter is késik, és miután a 20 perces késési időn túl vagyok, az 50 százalékos díjvisszatérítés is járna adott esetben. *(Derűltség.)*

Még egyszer elnézést kérve szeretném megköszönni a bizottság tagjainak, képviselőtársaimnak az elmúlt hároméves együttműködést. Ebben a ciklusban ez az utolsó miniszteri meghallgatás, hiszen a kormány mandátuma 2026-ban a választások kimenetelétől függetlenül véget ér, hiszen az alkotmány szerint új kormány alakul, és annak a személyi összetétele, illetve a munkaleosztása szintén a választások kimenetelétől teljesen függetlenül nyilván változhat, és ki tudja, hogyan változik. Ezért szeretném megköszönni azt, hogy a képviselőtársaim együttműködtek számos jogszabály megváltoztatásában, illetve a jogszabályi keretek kialakításában, ami a közlekedési ágazatot, illetve az állami beruházási építési portfóliót illeti.

Az elmúlt három esztendőben, 2022 nyarától 13 új törvény született a tárcám működése során, 9 törvény módosításra került - ezek között jó néhány nagy ágazati törvényről van szó -; 47 új kormányrendelet a tárcám területét illetően és 115 darab módosítása a kormányrendeleteknek; 122 kormányhatározat, 45 kormányhatározat-módosítás; 53 új miniszteri rendeletet adtam ki, 107-et módosítottam, és 55 miniszteri utasítást adtam ki és 19-et módosítottam. Az ebben való közreműködésüket a parlamenti munka során szeretném külön megköszönni.

Gondolkoztam azon, hogyan kezdem a mondandómat, hiszen a Vállalkozásfejlesztési Bizottságot és a Fenntartható Fejlődés Bizottságát különböző szempontok érinthetik és érdekelhetik a tárcám működéséből. Más egy kicsit, mint a Gazdasági Bizottság, és próbálok majd fókuszálni azokra a területekre, amelyek az önök számára érdekesek lehetnek, de minden konkrét ügyről vagy beruházásról kész vagyok tájékoztatást adni.

Ugye, engem megtisztelt azzal az ellenzék és olykor még a kormánypárti képviselőtársaim is, hogy nem fejlesztési, hanem leállítási miniszternek tituláltak, ennek különböző szellemes nyelvi változatát alkalmazva. 2023. június 6-án 274 beruházás felfüggesztéséről döntöttem, amelyek összértéke 5472 milliárd forint volt. Ma ebből a 274 beruházásból 125 beruházást indítottunk újra, aminek az értéke 3295 milliárd forint. Tehát míg a közvélekedés az, hogy ezek a beruházások meghaltak örökre, ehhez képest a beruházásokból, a 274-ből 125-öt, az 5472 milliárdból pedig 3295 milliárdot újrakezdtünk.

Szeretném arról tájékoztatni a beruházási oldalon a tisztelt bizottságot, hogy ma Magyarországon a tárcám felügyeletével, az állam képviselőjében 566 darab beruházás van folyamatban, ennek az összértéke 3056 milliárd forint. Ez alapvetően útépitésből, vasútépitésből, magasépítésből és mélyépítésből áll. Ha ezeken a területeken visszatekintünk, akkor azt tudom mondani önöknek, hogy Magyarország 2010 óta 5000 milliárd forintot költött útépitésre és 2000 milliárd forintot költött vasútépitésre.

A vasútépités eredménye az, hogy 1800 kilométernyi vasútfelújítás valósult meg, az 5000 milliárd elköltésének legfontosabb eredménye pedig az, hogy létrejött egy közép-európai és európai szinten fejlett autópálya-hálózat, négysávos úthálózat, legyen az bármilyen besorolású is, ami azt jelenti, hogy 1000 kilométernyi négysávos útja volt Magyarországnak 2010-ben, és 2025-ben - december 31-én - a négysávos utak közel 2500 kilométerben állnak a magyar választók rendelkezésére. Ez szerintem egy

látványos és előremutató szám, sikerült újraindítani a beruházásokat, és sikerül ezt a beruházási szintet visszahozni, illetve tartani.

Mire gondolok? Talán jól mutatja a tárcám célkitűzéseit, hogy közelharcot folytattunk a vasútépítési-fejlesztésekért, amellelt, hogy az államrezonnak az volt a célja, hogy az autópályák jussanak ki az országhatárig, metsszék az országhatárt, három autópályát metszette 2010-ben, most 11 autópályát metszi az országhatárt, és az államrezonnak az is célja volt, hogy regionális gazdasági központokat hozzon létre. Ennek érdekében kösse be a megyei jogú városokat a négysávos úthálózatba. 22 megyei jogú város van bekötve négysávos úthálózatba, és három nincs bekötve a megyei jogú városokból, ami óriási teljesítmény. Az elmúlt száz esztendőben ilyen volumenű urbanisztikai változásra Magyarországon nem került sor.

Miért mondom ezt? Azért mondom ezt, mert az egész társadalom átalakulóban van, a fenntartható fejlődésre és a gazdasági növekedésre befolyásoló hatással bíró közlekedési változások vannak. Tehát a közlekedési ágazat nemcsak politikai kérdés, hatalmi kérdés, hatalmi befolyás kérdése is, de nem belpolitikai értelemben, hanem közép-európai értelemben. Azért építettük ezt az autópályahálózatot, ami a nemzetközi részét illeti, mert az volt a célkitűzésünk, hogy a Kárpátoctól délre Magyarország legyen a legerősebb ország. Ennek az a feltétele, hogy Magyarország egy olyan helyzetben lévő ország legyen, amely megkerülhetetlen. A szomszédos országok érdekeltek a velünk való együttműködésben, és a tőlünk délre és keletre lévő országok Magyarországon keresztül lépnek be nyugatra. Erre a legjobb példa Szerbia.

Miért mondom ezt? Ez nem csak politikai és gazdasági erő, és nem csak haszonnal jár, hiszen a magyar autópályahálózat az idén 880 milliárdnyi bevételt hoz, döntő részben külföldiek által fizetve, de nyilvánvalóan nem mindegy, hogy Szerbia Horvátországon keresztül viszi föl a Görögországba megérkező gigantikus mennyiségű kínai és nemzetközi árut az európai piacra. Most Németország áruval való ellátása Görögországból Magyarországon keresztül valósulhat meg, ha jól fejlesztjük a vasutat és az utat, amiből a magyar választópolgárok gyarapodhatnak. Tehát ilyen értelemben gazdasági növekedés, politikai hatalmi erő szempontjából az autópályahálózat és a vasútfejlesztés regionális és internacionális értelemben kulcsjelentőségű beruházás volt, mert az volt az állam célja, hogy erre az ütőerre rátegye az ujját, és Közép-Európa ütőerén a közlekedés segítségével rajta tartsa a kezét.

Ugye, mi magyarok nagyon sokat keresünk a logisztikán, minden magyar adófizető pártállástól függetlenül, és azt kell látni, hogyha megnézzük a 880 milliárdos bevételt a költségvetésben, akkor talán 1000 milliárd forint körül van a dohánytermékek jövedéki adója, és 100 milliárd forint a tömény alkohol jövedéki adója. Tehát a 880 milliárd forint a magyar költségvetésben gigantikus tétel, és a magyar autópályahálózat és négysávos hálózat fejlesztése eredményeképpen ez 1000 milliárd lesz jövőre, nem is olyan soká. Ez volt a hatalmi összefüggésrendszer.

Most a fenntarthatóság szempontjából idecitolom azt, hogy nemcsak azért, mert mi az embereket tartjuk a legfontosabbnak, hanem nyilvánvalóan környezeti megfontolások okán is olcsóvá tettük a tömegközlekedést. Ez azt jelenti, hogy ma Magyarországon a tömegközlekedés Európában az ötödik legolcsóbb közlekedési forma. 600 millió utazással vettem át a közlekedési területet, és 1 milliárd 200 millió utazás lesz az idén. Tehát megduplázódott 2022-től 2025-ig az utazások száma, ami azt jelenti, hogy a Magyar Államvasutak a Magyarországra kirótt károsanyag-kibocsátási előírásokat egyedül teljesítette, tehát a MÁV egyedül több károsanyagkibocsátás-megtakarítást ért el, mint az államrezon többi szektora és többi része azzal, hogy várhatóan a számítások azt fogják igazolni az Európai Bizottság részéről, hogy körülbelül 20 százalékkal kevesebb autóhasználat van Magyarországon, és tömegközlekedésihasználat-növekedés van.

Ma már nem létezik az a vita, hogy melyik vasútvonalat zárjuk be, vagy melyik autóbusz megy üresen, mert minden járművünk tele van. 140 ezer ülőhelyünk van a vasúton, és lényegében mindegyik tele van. Ha ez a kapacitásnövekedés vagy ez a szint marad, tehát 1 milliárd 200 millió utazással számolunk, hogy ez ilyen ütemben növekszik 15-20 százalékkal évente, akkor 2030-ban már 160-170 ezer ülőhelyre lesz szükség ahhoz, hogy ki tudjuk szolgálni a magyar lakosságot.

Ez részben összefüggésben van nyilván az üzemanyagárakkal, de nem a mentalitással - félreértés ne essék, ez nyilvánvalóan rossz hír a zöldálláspontot képviselőknél -, mert Magyarország 2 millió 900 ezer darab autóval rendelkezett 2010-ben, most pedig 4,5 millió autó van az országban. Az úthálózat egyrészről 180 ezer kilométer az önkormányzatoknál és 30 ezer kilométer az államnál, tehát 210 ezer kilométernyi utunk van, 8000 kilométernyi vasutunk, amiből 6000 kilométert használunk, 4 és fél millió autóval közlekedünk, és a tömegközlekedés 1 milliárd 200 millió utazást bonyolít. Ezek a sarok- és keretszámok, amikben az ország közlekedési rendszerét, közlekedését el kell képzelni.

Szerintem az, hogy a hétköznapi szintjén abba az irányba próbáljuk terelni az embereket, hogy az olcsó tömegközlekedést használják, az a környezetre direkt hatással van. Ma Budapesten 2025 novemberében mindenki feleannyit fizet a tömegközlekedéséért és az agglomerációban, mint amennyit fizetett négy évvel ezelőtt. Ennél nagyobb zöldítési program vagy zöldprogram, hogy olcsón adjuk a tömegközlekedést, szerintem nem létezik. Persze jónak is kell lennie, erre szívesen térek ki, hogy az ár nem minden, de azért magyar polgártársaink velünk együtt érzékenyek.

Tehát abban a pillanatban, hogy olcsóbb lett a tömegközlekedés... Abba gondoljanak bele, hogy egy diák 945 forintért egy hónapban a megyében korlátlanul utazik és Budapesten, ha Pest megyei, tehát 945 forintért egy diák, egy Pest megyei diák vagy egy budapesti diák korlátlanul használja a teljes budapesti tömegközlekedést és Pest megye teljes közlekedését, és 1850 forintért pedig használja a teljes ország közlekedését, lényegében egy hónapon keresztül ingyenesen. Miközben Budapesten egyébként a 2025. novemberi bruttó átlagbér 900 ezer forint volt. Ehhez képest 1800-ért egy budapesti diák az egész országot használhatja. Ez olyan mértékű rezsicsökkentés és olyan mértékű átalakítás, amit nyilvánvalóan lereagáltak, és ezt egy Budapesttel kötött megállapodás eredményeképpen tudtuk megvalósítani.

Felkészültem abból, hogy pontosan hány és milyen típusú útépités van folyamatban Magyarországon, és elmondtam a Gazdasági Bizottságnak, hogy én az összes kritikát megértem és akceptálom is, ami a 2000 kilométernyi vasútfejlesztés és az 5000 milliárdnyi útfejlesztés között van. De azt kell ma látni, hogy a 180 ezernyi önkormányzati út és 30 ezer kilométernyi út, ami állami, az folyamatosan azt fogja nyomni az állam felé - bárki kormányozza ezt az országot 2026 áprilisától -, hogy az emberek útépitést akarnak. 4,5 millió autó van, és Magyarországon az utak 25 százaléka még földes utca. Belterületen, Magyarországon, Budapestet is beleértve 25 százaléka az utcáknak még földes utca. Ez önkormányzati feladat, részben nyilván állami kötelesség is, de önkormányzati feladatként 75 százalékos a szilárd burkolatú úthálózat aránya, a belterületi úthálózat aránya Magyarországon.

A külterületi aszfaltozott utakról beszéltem, ami az állam kezében van, az 30 ezer km, most a külterületi földutakról ne is beszéljünk, mert ott már végtelen számot tudnék mondani és a bizottság előtt nincs relevanciája. Csak azért mondom el, hogy bármi történik is most vagy a 2030-as választások alkalmával, ez a téma hosszú távon téma lesz.

Ami szerintem nagyon fontos, két intézkedés, ami ezt a helyzetet árnyalja és befolyásolja, az az, hogy nem mindenki számára volt ismert és nem teljesen feltárt

dolog az, hogy az autópálya-fejlesztésekkel párhuzamosan nem történt meg a közlekedés átszervezése abban az értelemben, hogy a kamionforgalmat rátereljék az autópályákra.

Nagyon sok képviselőtársam keresett meg: megépülnek az autópályák, és a mellette lévő kétszámjegyű utakon ugyanúgy halad a kamionforgalom. December 1-jével született meg - hosszú egyeztetések után - az a jogszabály, ami kötelezi a tranzitforgalmat, hogy az autópályán maradjon, és az áruszállítást, hogy első helyen az autópályát vegye igénybe, és az alsóbbrendű utak útdíját fölemeli az autópálya szintjére, magyarul, nem éri meg az alsóbbrendű utakat használni. Ez 3 millió magyar embert érint, akiknek a háza előtt nem fog kamion dübörögni, mert a kamionnak rá kell mennie az autópályára, és nem hagyhatja el az autópályát a kamion. Nyilvánvaló, hogy a kamion-átmenőforgalom nem arra vonatkozik, hogy a faluba vitték a kenyeret meg a tejet, hanem ezek átmenő forgalmat bonyolító vállalkozások voltak, akiknek olcsóbb volt az alsóbbrendű úton szállítani, mert nem kötelezte őket semmi arra, hogy a főrendi úton haladjanak. Most, hogy az autópálya-hálózat elérte a 2000 kilométert, a négysávos út a 2500-at, most van értelme az egész újjászervezésének, részben bevételi oldalon is, részben pedig a környezetterhelés csökkentését tekintve. Hárommillió ember környezetterhelése csökkenni fog azáltal, hogy a kamionforgalom le lett véve az úthálózatról, és az úthálózat nyomása is csökkenni fog, mert nem kell annyiszor felújítani, ha nincs olyan terhelésnek és használatnak kitéve.

A másik fontos döntés, ami december 15-én lép hatályba, ez a személyszállítási alkotmány. Úgy éljük a napjainkat Magyarországon, hogy a kormányzatok pártállástól függetlenül kínosan kerülnek annak a kérdésnek a megválaszolását, hogy a befizetett adóért egy magyar átlag választópolgárnak mi jár. Erre az egészségügyben senki nem tud válaszolni, hogy a járulékért mi jár tulajdonképpen. Elvileg minden, de a valóság ennél összetettebb. A közlekedésben is így volt ez. Amikor én azzal az ötlettel előálltam, hogy legyen egy közlekedési alkotmány, és határozzuk meg a minimális jogát egy választópolgárnak arra, hogy hányszor juthasson el a járási központba vagy a megyeközpontba, akkor sokan csodálkoztak, hogy ez miért releváns.

December 15-én lép hatályba az a javaslatunk, amely azt mondja, hogy járási központba a lakóhelytől napi háromszor oda és vissza a garantált, megyeközpontba napi kétszer oda és vissza, Budapestre kétszer oda és vissza. Ez 2200 települést nem érint, de 1000 települést igen, ami megdöbbenően nagy szám. 450 olyan település van Magyarországon, ahová nem ment autóbusz. 1000 település van összesen Baranyában, Szabolcsban, Somogyban és Borsodban százasaival vannak települések, amelyeket érinti az a döntésünk, hogy naponta háromszor kiküldjük a buszt, behozzuk az embereket, és haza is visszük őket, és garantáljuk a megyeközponttal vagy a Budapesttel való összeköttetést, a járáások relációjában is. Ez 1000 települést fog érinteni. December 15-étől hétvégén egyáltalán nem volt busz, egyszer ment ki a busz. Ez a fiatalok számára és a munkába járók számára komoly kihívást jelentett. Nem érte el sok politikustársam ingerküszöbét, de ez egy radikális változat lesz. Van olyan választókerület, ahol 80 települést meg 50 települést meg 30 települést érintő kérdéssről beszélünk. Zajlik a polgármester kollégákkal az egyeztetés, és zajlik a többletkapacitások kialakítása is.

A magyar közlekedés szervezését a magyar állam két eszközzel látja el. Az egyik a vasúti pályán való közlekedtetés, a másik a közúti pályán való közlekedtetés. Ez atipikus Európában, mert Európában kevés ország van, amelynek saját autóbusztársasága van. Mi 5800 darab autóbussszal rendelkezünk, amelyek átlagéletkora 8 év, és amelyek megújítása folyamatosan zajlik. Az autóbuszok menetrendtartási képessége 90 százalék körül van. Ehhez képest rendelkezünk két vasúti társasággal, az egyikben 100 százalékos részesedésünk van - ez a Magyar Államvasutak 49 900 emberrel -, és

van a GySEV, amelyben 70 százalék fölötti részesedésünk van, és amely a Balatontól nyugatra látja el az emberek kötőtpályás közlekedését. Vas megye, Zala megye, Veszprém megye egy része, Győr-Sopron megye és Komárom egy része. Ez a három társaságunk van, mind állami kontroll alatt van.

A GySEV-ről azt kell jelentenem, hogy az osztrák közlekedési miniszterrel egy csendes alkuban vagyunk, és meg fogunk egyezni a társaság jövőjével kapcsolatban a magyar szempontok teljes érvényesítése mellett. A MÁV vonatkozásában azt kell mondanom, hogy a MÁV és a Volán-csoport együttesen 1200 milliárd forintot használ fel a közlekedésre, ebből 49 ezer embert foglalkoztatunk. Mi vagyunk Magyarország legnagyobb munkaadója, és 1 milliárd 200 milliónyi utazást bonyolítunk, ahogy az előbb erről már beszéltem.

A MÁV vonatkozásában kell azt látni, hogy világos, hogy hol van szükség kötőtpályás közlekedésre most és a jövőben. A főváros, a megyei jogú városok vonatkozásában óránként kell biztosítanunk most már vagy autóbusz- vagy vonatindulást, és járási központ, megyeközpont vonatkozásában elővárosi agglomerációk alakulnak ki Debrecen körül, Nyíregyháza körül, Szeged körül, Miskolc körül. Ha lesz Pécsen nagyipari beruházás, akkor Pécs körül is, ahová ugyanúgy rá kell hordanunk az embereket, mint Budapestre. Tehát a kistelepülések ráhordása a járási vagy megyeközpontokra autóbusszal, a nagyobb települések ráhordása a még nagyobbakra vagy Budapestre pedig vonaton, vasúton valósulhat meg.

Ahogy említettem, 8000 kilométer a pálya, ebből 6000 km-t használunk, 3000 kilométer van rossz állapotban, 1800-at már felújítottunk, és 1000 kilométer felújítására kaptunk mandátumot az Európai Beruházási Banktól, az Európai Uniótól és a költségvetéstől, tehát 1000 kilométer vasúti pálya fog megújulni. Ebben első helyen van a budapesti HÉV, az van a legrosszabb állapotban. Tehát először a HÉV-beruházás valósul meg, a szentendrei HÉV beruházása valósul meg összesen 293 milliárd forintért, 18 darab jármű megvásárlásával és a teljes huszonvalahány kilométernyi pálya felújításával, ott minden átkelési pontnak és minden megállónak vagy pályaudvarnak az újjáépítésével. Berangсорoltuk az összes többi HÉV-beruházást is. Ezenkívül nyilvánvaló, hogy azon fővonalak rekonstrukcióját indítjuk el, amelyek nagy forgalmat bonyolítanak, és amelyek a menetrendváltásban érdemi előrelépést okoznak.

Én két-három év alatt nem tudtam és nem is tudom megváltoztatni azt a szolgáltatásszintet, amit a MÁV összehozott 35 év lemaradásából, de voltak dolgok, ahol érdemi változást értünk el; ez az egész utazóközönség-kezelés, ügyfélkezelés. Húszperces késés után valóban kifizetünk 50 százaléknyi térítési díjat. Hogy pontos számot mondjak, az 1 milliárd 200 millió utazáshoz képest 1 millió 100 ezer késés volt, ami meghaladta a 20 percet; 653 millió forintot fizettünk ki késési biztosításként. Mindezt tettük úgy, hogy 95 százalékban digitálisan utaltunk vissza, tehát teljesen nyomomonkövethető a rendszer. Tehát arra a kérdésre, hogy a magyar vonatoknak hány százaléka késik 20 percnél többet, a korrekt válasz az, hogy amennyi összeget kifizettünk, az pedig 1,5 százalék a teljes forgalmi bevételhez képest. Tehát nem omlott össze a MÁV, és nyilvánvalóan vannak késések. Tíz percig a nemzetközi gyakorlat nem tekinti valós késésnek, 10-20 perc között igen, és a 20 perc felett pedig kártalanítjuk.

Ahhoz, hogy ez megváltozzon és javuljon, és ahhoz, hogy a menetrendtartási képesség jobb legyen, Svájc a példa, ott 95 százalék a menetrendtartási képessége egy vonatnak. Magyarországon, amikor átvettem, 70 százalék körül volt a menetrendtartási képesség, most olyan 75-83 százalék között járunk annak köszönhetően, hogy 50 dízelmozdony, új mozdony, használt mozdony, bérelt mozdony állt be, illetve száz új kocs, és műszaki fejlesztések történtek kulcshelyzetben lévő állomásokon, mint például a Keleti pályaudvar. Vannak olyan új vonalaink, mint

Esztergom-Budapest, példának okáért, vagy Székesfehérvár-Budapest, vagy ilyen lesz a Budapest-Belgrád elővárosi része, vagy ilyen a Szeged-Hódmezővásárhely, ahol az új infrastruktúrán az új járműveknek 95 százalékos a menetrendtartási képessége.

Ha az emberről beszélek - és az utasokkal kapcsolatos hozzáállást elmondtam -, akkor hadd hozzam itt szóba, bár a bizottságot nyilván ez nem annyira foglalkoztatja, nekem nagyon fontos felelősségem, hogy ez a 49 ezer ember, aki a munkáját végzi, milyen körülmények között tevékenykedik. Amikor én ennek a tárcának a felügyeletét átvettem 2022 novemberében, akkor a MÁV- és Volán-csoportnál az átlagkereset 480-520 ezer között volt bruttóban. A 2025. novemberi átlagkereset 708 ezer forint, a nemzetgazdasági bruttó átlagkereset 688 ezer forint, a budapesti átlagkereset év/év alapon pedig 850 ezer forint. Tehát odáig jutottam el a 37 szakszervezettel - 37 szakszervezet funkcionál a MÁV-Volán-csoportban -, odáig jutottunk el a MÁV-Volán-csoport szakszervezeteivel, hogy vállalkozásunknál, ami a legfontosabb cége az államnak és a legnagyobb magyar cég, munkabéke van, kiszámítható jövedelempályán vannak a dolgozók; hároméves bérmegállapodás van, sztrájkveszély nincs, sztrájkhangulat nincs, és sztrájkkitettségek a közlekedésben nincs, ami szerintem egy komoly teljesítmény. Én nem mondom, hogy elégedettek a munkavállalók, de minden munkavállaló érzi a munkaadó hozzáállását. A hároméves bérmegállapodáson túl, amire nem lett volna a munkaadónak kötelezettsége, 370 ezer forintot adtunk az idén fejenként, és még adunk karácsonyig. Tehettük ezt azért, mert a MÁV-Volán-csoportot összevontuk, a GySEV-et külön tartjuk, és a MÁV-Volán-csoport összevonásából éves szinten csak a beszerzéseken 20-25 milliárd fedezetet tudtunk előállítani.

A vasúttal kapcsolatban én egy 10 pontos ígéretet tettem, amely alapvetően az üzemi körülményekre, tisztaságra, pályaudvarokra, mosdókra, applikációra, késésekre, új járművek beszerzésére vonatkozik. Konceptcionálisan azt kell látnia a két bizottságnak - ez részben beruházási, vállalkozási, döntő részben fenntarthatósági kérdés -, hogy ha Magyarországra néz valaki rá a világból, akkor látszik az, hogy Magyarország a következő tíz évben rákényszerül vagy rászorul, vagy ez egy lehetőség, hogy a kötött pályát fejlessze - mármint vasúti fejlesztést mindenképpen az országban; most már 1200 milliárdnyi vasúti beruházás van közbeszerезtetve -, és arra is Magyarország rákényszerül és rászorul, hogy járműveket vásároljon. A kínai beszállítók, a nyugat-európai beszállítók ezt pontosan tudják. Bárki fogja Magyarországot vezetni, vasút-pálya-fejlesztés lesz, és természetesen lesz járműbeszerzés is. Ezért nem mindegy az, hogy a jelen pillanatban folyamatban lévő beruházásokból, a 3100 milliárdból 570 milliárd forint tervezés. Mert aki megtervezteti ma Magyarországon kiviteli tervig a fejlesztéseket és beruházásokat, az az ember eldönti Magyarország fejlesztésének a jövőjét, mert ma egy útépítés 6 esztendő, ebből 2,5 a tervezés, egy vasútépítés 8 év, aminek a kiviteli tervéhez és az engedélyek beszerzéséhez 3 évre van szükség. Tehát amely terv most van, azt lehet '30-ig megvalósítani, mert ha valaki '26-30 között dönt arról, hogy mit akar megépíteni, majd '30 és '34 között fog megvalósulni.

Amikor 2010-ben átvettük a kormányzást, akkor csak azokat a terveket tudtuk megvalósítani, amelyek kiviteli szintig rendelkezésre álltak, és az első ciklusban, sőt '16-ig csak az valósult meg, aminek a tervei, környezetvédelmi engedélye, hatástanulmánya már 2010 előtt rendelkezésre állt. Ezért nem mindegy az, hogy soha nem látott összegben zajlik most Magyarországon beruházások előkészítése, környezetvédelmi engedélyeztetése, hatástanulmányozása, illetve a kiviteli tervig való elvitele. Ezekről konkrétan is szívesen beszélek.

Ami a vasúti beruházásokat illeti, a fővonalak közül nyilván ki tudnék most emelni néhányat Az EIB-hitel, amit kapunk, hat nagy beruházást tartalmaz, konkrét projektek vannak jóváhagyva. Az idén be fogjuk fejezni Budapest-Belgrádot. Ez 800

milliárd forintos beruházás, ami Budapest elővárosában minőségi változást fog jelenteni. Február 20-a körül nyitjuk meg a forgalmat, Budapest-Belgrád között háromórás úttal számolunk, plusz határellenőrzés. A határellenőrzéssel még sokat kell dolgozni.

Azt kell látni, hogy az újvidéki tragédia után, amikor meghalt tizenhat ember, akkor elrendeltünk egy felülvizsgálatot, ami műszaki, tartalmi felülvizsgálat és biztonsági felülvizsgálat. Egy nagy nemzetközi műszaki mérnökirodát bízunk meg, a TÜV nevezetű céget annak érdekében, hogy tisztázzuk, hogy van-e műszaki kockázata a magyarországi vasútépítésnek. Ha decemberben, januárban megkapom az arról szóló dokumentációt, hogy minden megfelelő, tehát megfelelőségi bizonyítványt kapok, akkor február 20-a körül megindul a forgalom ezen a vasútszakaszon is. Tehát a legkisebb lehetőségét is ki szeretném zárni annak, hogy balesetveszély vagy sérülésveszély álljon fenn. Tehát nemcsak arról van szó, hogy mérnök van, műszaki ellenőr van, szerződésbetartatás van, arról is szó van, hogy ráküldtünk nemzetközi mérnöki irodákat is a beruházásra, hogy ezt pontosan ellenőrizték le pénzügyi teljesülés értelmében is.

Ami hasonló volumenű beruházás, az a déli körvasút, ami Budapesten belül zajlik, és a nyugat-keleti áru- és személyforgalom legfontosabb vasúti pályáját újítja meg, és ami hasonlóan fontos lesz, az a VO-s vasúti körgyűrű, ami a MO-s autópályához hasonlóan Budapestet déli irányból kerüli el, Szolnok, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár és Komárom összeköttetéssel valósulhat meg. Ennek a beruházásnak a tervei és előkészítése is zajlik. A kelet-nyugati vasúti teherszállításban és személyforgalomban a magyarországi vasutaknak kiemelt jelentősége lesz.

Ha finanszírozási oldalon nézem meg, a magyar költségvetésnek pénzt kell betennie, hitelt kell fölvenni rá, most még van valamennyi európai uniós forrás, de a következő hétéves ciklusban már nem lesz, ez szinte egészen biztos. Az a kérdés, hogy a katonai beruházásoknál, amelyek a költségvetésen kívül lesznek... Ismert a képviselőtársaim számára, hogy az Európai Unió azt tervezi, hogy katonai biztonsági beruházásokat indít el, és az erre fordított pénz nem számít költségvetési hiánynak, és a költségvetésen kívül kezeli. A magyar vasúthálózat egy része Magyarország geopolitikai helyzete miatt ebbe belekerülhet, a magyar útépítések egy része a magyar költségvetés számára lehetőséget és mozgásteret biztosít. Ha ez a háborús konfliktus és helyzet fennmarad, akkor Magyarországra úgy kell tekinteni, mint a vasúti pálya szempontjából egy mozgósítási területre, hiszen az első világháború óta tudjuk mindannyian, hogy aki a vasúton keresztül a katonai eszközöket gyorsabban mobilizálja, az nyeri meg a háborút. Jelen pillanatban a NATO keleti határa szempontjából Magyarország a vasúti biztonsági fuvarozás, katonai fuvarozás szempontjából logisztikai központnak és célnak tűnik. Tehát ez egy esélyt jelenthet arra, hogy a magyar vasút polgári része is fejlesztésre és újjáépítésre kerüljön.

A járműbeszerzések tekintetében szívesen beszélek a HÉV-beszerzésről, vagy szívesen adok tájékoztatást arról, hogy milyen járműveket kell venni. A 140 ezer ülőhelynek körülbelül 60 százalékát kellene lecserélni, ebben prioritás a HÉV, és a 140 ezret fel kell vinni 170-180 ezerre néhány éven belül, 3-4 éven belül, tehát itt nagyon jelentős járműbeszerzésről van szó, amire nyomul az Alstom, a Stadler, a Siemens és természetesen a kínaiak is, akik a nyugatiaknál körülbelül 20 százalékkal olcsóbban és 3 évvel gyorsabban tudnak beszállítani Magyarországra.

Szeretnék az építőiparról annyit mondani, hogy a Vállalkozásfejlesztési Bizottságnak nyilván fontos gondolata és fontos szempontja az, hogy az építési ráta vagy a beruházási ráta hogyan alakul Magyarországon. Az állami beruházások adják minden magyar beruházás 30 százalékát. Ha az állami beruházások visszaesnek, ha az építőipar visszaesik, a költségvetésre és a gazdasági növekedésre direkt hatással van. A

magyar építőipar foglalkoztat 350-450 ezer közötti embert attól függően, hogy hogy megy. Ugye, megugrik azonnal a munkanélküliség Heves megyében és Nógrád megyében, ha az ottani halmozottan hátrányos helyzetű polgártársainkat, magyarul az ottani roma közösségeket a budapesti építőipar nem tudja felvenni. Ha Budapesten nincs építkezés, akkor a vidéki építőiparban érdekelt és dolgozó roma lakosságnál azonnal megugrik a munkanélküliség. Tehát nemcsak makrogazdasági, hanem mikrokövetkezményekkel járó hatása is van, ha a tárcámhoz tartozó építőipari beruházások - felügyelet, jogszabály - nem úgy működik, ami a gazdasági növekedést szolgálná. Ugye, arról adott a kormány tájékoztatást néhány napja, hogy 8000 otthon startos szerződés kifizetésre került, és több tízezer előkészítése zajlik.

Budapesten a tárcám kiadott könnyített és gyorsított építésekre 7800 darab építési lehetőséget, vidéken 2300-at. Összesen 10 410 darab lakásról döntöttünk, és még 38 ezer várakozik. Ez a vállalkozásfejlesztésnek és a gazdasági növekedésnek alapvető feltétele, hogy Magyarországon legyen lakásépítés.

Másik szempont persze, hogy milyen lakások épülnek itt. Itt a tárcám egyáltalán nincs könnyű helyzetben, mert egyrészt az a társadalmi elvárás, hogy a budapesti árak és bérleti piac letörése érdekében minél több új lakás, olcsó, új lakás legyen, de az olcsó új lakás a környezet vonatkozásában kompromisszumot fog jelenteni, ami az én tárcámnak tetszik legkevésbé, de a gazdasági növekedés érdekében és a lakáspiac megnyitása érdekében ilyen lépéseket meg kellett tennünk.

Látszik az októberi-novemberi statisztikai adatokon, hogy már csökken az albérleti díj, és a vételár is konszolidálódik, és megállt a növekedés Budapest és a nagyvárosok vonatkozásában, abban a pillanatban, ha megjelenik az újlakás-kínálat. A 10 410 darab lakás, amiről beszéltem, 75 százalékban érintett Otthon Starttal, és a 38 ezer, ami jelentkezett arra, hogy lakást építhessen, szintén rendelkezik ilyen típusú kitettséggel, illetve ilyen típusú lehetőséggel. Tehát ebből alapvetően fiatalok fognak inkább kisebb vagy közepes méretű lakáshoz jutni. Ez teljesen látható a lakáspiac alakulásából, ami kihatással van a kkv-szektorra, a kisvállalkozásokra, az építőiparra, az építőipar pedig az egész nemzetgazdaságra. Ez teljesen világos és teljesen egyértelmű összefüggésrendszer.

Amiről még szeretnék számot adni, hogy nagyjából lezártuk az erre a ciklusra vonatkozó jogalkotási terveinket, és a beruházásokról itt röviden számot adtam. Ami hátravan még és környezeti hatása van, ez az új KRESZ. Az új KRESZ elkészült, 165 szakértő 1000 javaslatát feldolgozva, részben társadalmasítva már, rendelkezünk normaszöveggel. 1975-ös kormányrendeletéről van szó, a kormány több olvasatban tárgyalta, szeretném még a választások előtt, ha a kormány elfogadná, és jövő év szeptemberétől hatályba léphetne.

Szakmai körökben - most nem a pártpolitikáról beszélek, hanem a szakmai világban - elég nagy konszenzus és társadalmi együttműködés övezte a jogszabály megalkotását. Kerékgyártó János helyettes államtitkár úr kezében volt, szándékosan nem vezettem politikai térbe a KRESZ megalkotását. Nagyon sok korszerű, innovatív, korszakkihívásnak megfelelő újítás van benne. Nyelvi lektorálása után még az idén szeretnénk a szöveget társadalmi vitára bocsátani és hozzáférhetővé tenni minden polgártársunk számára. Egy teljesen új szemléletű KRESZ-t tartalmaz, amiben nyilván a gyöngék védelme és a közlekedők védelme a legfontosabb szempont, de a közlekedés új kihívásaira, környezettudatos használatára, a parkolási kérdések rendezésére legalább olyan mértékben fókuszál, mint a közlekedés biztonságának megteremtésére. Tehát a cél, hogy ezt elfogadjuk. Egyébként a jogalkotási ciklust lezártuk, a kormányzati döntések tekintetében pedig még fognak születni az állami beruházások és a vasútfejlesztés kapcsán komoly lépések, amire szívesen adok tájékoztatást. Köszönöm szépen a meghallgatást.

ELNÖK: Köszönjük szépen miniszter úrnak, és akkor most van lehetősége, képviselőtársaimnak felszólalni. Rögtön látom Szabó Rebeka alelnök asszonyt, öné a szó.

Hozzászólások, kérdések

SZABÓ REBEKA (Párbeszéd), a Fenntartható Fejlődés Bizottsága alelnöke: Köszönöm a szót, és nagyon szépen köszönöm miniszter úrnak a beszámolót. Sok mindent hallhattunk, sokféle témáért felelős.

Talán a sok téma közül először a vasútra térnék rá, de most kivételesen nem azt fogom megkérdezni, hogy miért késnek, miért siklanak ki meg miért gyulladnak ki a vonatok egyre inkább, hanem egy idézetet szeretnék mondani, amit ön néhány napja a Megafon rendezvényén mondott. Azt mondta miniszter úr, hogy évek kellenek a lerobbant, leromlott, szétlopott, szétbarmolt MÁV-csoport infrastruktúra- és járműfelújításához. Nem egy választást kell nyerni a MÁV szempontjából, hanem legalább kettőt ahhoz, hogy én - mármint ön - ott valamit tudjak csinálni. Szerintem ez egy nagyon érdekes mondás, és azt szeretném kérdezni, hogy akkor ezek szerint: ön azt gondolja, hogy az ön kormánya által már megnyert négy ciklus, négy választás - már annyit megnyertek egyhuzamban kétharmados felhatalmazással, hogy - akkor ezek szerint semmire nem volt elég? Illetve, hogy ön szerint akkor ki az, aki pontosan szétlopta és szétbarmolta a MÁV-csoportot az ön volt kollégái, elődei közül? Hiszen gondolom, az elmúlt 15, most már majdnem 16 évben azért nyilván a Fidesz-kormány tisztségviselői is benne vannak. Érdeklődöm, hogy megbeszélte-e ezt az állítását az előző felelős miniszterrel, Palkovics Lászlóval, netán Seszták Miklóssal, vagy például Homolya Róberttel, aki az előző ciklusban volt a MÁV-csoport vezérigazgatója. Esetleg tett-e ellenük valamilyen feljelentést, indított-e vizsgálatot, hogyha ők szétlopták, szétbarmolták a MÁV-csoportot? Ez a MÁV kapcsán az egyik kérdésem.

A másik pedig az, hogy az Európai Beruházási Bank jóváhagyta Magyarország egymilliárd eurós hitelkérelmét, amiből vasúti fejlesztéseket terveznek megvalósítani. Érdeklődöm, hogy egyébként amiatt, hogy önök nem teljesítették a megfelelő kritériumokat, tudja-e, hogy mekkora összeg az, ami vissza nem térítendő európai uniós forrásból járt volna, esetleg az RRF-ből, illetve a Helyreállítási Alapból járt volna Magyarországnak, mert, ugye, azt nem kellett volna akkor visszafizetnünk.

Ha már közlekedés, megkérdezném, hogy mikor fizetik ki Budapestnek a trolibuszbeszerzések után járó pénzt, amit megígérték; 8,8 milliárd forintról van szó. Egy 2024-es kormányhatározat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program kiemelt projektjének támogatásáról, ennek a melléklete 9. pontjában ott van a trolibusz-járműbeszerzés 8,8 milliárd forinttal Budapestnek. Végül Budapest végre is hajtotta ezt a beszerzést, tudtommal 40 új, korszerű elektromos járművet szeretnének beszerezni. Érdeklődöm, hogy ezt mikor fizetik ki a fővárosnak.

Aztán beszélt az autópályákról, az útépítésről. Ennek kapcsán megint egy pénzügyi kérdésem lenne. Ugye, az M6-osnak egy szakasza a horvát határig, 20 kilométer épült 2021-24 között, ami 4,6 milliárd forint/kilométeres áron épült, és ugyanennek az autópályának a horvát szakasza pedig másfél milliárd forint/km, ha átszámoljuk. Érdeklődöm, hogy ön szerint miért lehet, hogy nálunk háromszor annyiba kerül az autópálya. Itt egyébként a közbeszerzés 2020-ban zajlott, tehát nyilvánvalóan nem a háború miatt, csak mielőtt esetleg ezt az érvet hallanánk. Illetve, hogy miért épül Mohácson a bekötőutakkal együtt 360 milliárd forintért híd, amikor napi 600 autó várható ott a szakértői becslések szerint, míg Budapest hídjai, amelyek jóval nagyobb autóforgalmat bonyolítanak, rosszabb állapotban vannak, és akkor miért nem azokra adnak például pénzt?

És akkor még egy témában szeretnék kérdezni, az pedig az építésügy. Ha már ön is említette a lakásépítéseket, én szeretném elmondani, hogy azért az szerintem elég súlyos probléma, hogy ezeknél az építkezéseknél a társadalmi, a helyi közösségi, az önkormányzati, illetve a fenntarthatósági szempontok egyáltalán nem játszanak szerepet. Most éppen legutóbb Budapesten, a Szilasliget lakóparknál probléma az, hogy gyakorlatilag egy olyan óriási tömböt akarnak felépíteni, ami sokkal rosszabb minőségű, mint egyébként a környéken lévő régen épült lakótelepek. Egyébként én is ott nőttem fel, meglepően sok a zöldterület ott, az Újpalotai lakótelepen. Nos, az új telepen ez nem így lesz. Ami különösen probléma, hogy egyrészt, ugye, a társadalmi egyeztetés teljes mértékben kimarad, és nem felel meg a polgári jóízlés követelményének sem szerintem. Ezt csak azért jelzem, mert ez az ön törvényében volt.

Érdeklődöm konkrétan, hogy hogyan lehetséges, hogy barnamezős beruházásnak nyilvánították ezt a területet, ami egy zöldterület volt. Itt soha nem volt semmilyen épület. Tehát ön szerint mi a definíciója a barnamezőnek, és hogyan létezik, hogy egy olyan területet, ami soha nem volt beépítve, barnamezőnek nyilvánítanak? És, ugye, az egyik legnagyobb bűn véleményem szerint ez a „nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás”, ez a címke, amit önök minden beruházásra ráragasztanak, és gyakorlatilag ezáltal bármi megépülhet, ami az önök kormányával kapcsolatban álló beruházók számára előnyös. Itt is érdeklődöm, hogy milyen nemzetgazdasági szempontnak felel meg ez a beruházás azon túl, hogy a Bayer Construct jó alaposan megszédje magát újra, és semmiféle társadalmi egyeztetés megint csak nem történt a projekt kapcsán.

Ehhez kapcsolódik, hogy ugyanez a Bayer épített Zuglóban egy olyan épületegyüttest, amivel szintén nagyon sok baja van a helyi közösségnek, de az egyik súlyos gond, hogy úgy használ termálvizet, ami nagyon súlyos problémát fog okozni mind a környékbeli Széchenyi fürdőben és a Paskál fürdőben. Napi szinten 8 ezer köbméter termálvizet szándékoznak kitermelni. Itt az a kérdésem önhöz, hogy hogyan kaphatott építési, használatbavételi engedélyt egy ilyen projekt, ami veszélyezteti konkrétan fél Budapest termálvízkészletét.

Még egy építési kérdésem van. Hogyan lehetséges, hogy az ön által beterjesztett új építési törvény fenntarthatósági vállalásainak figyelembevételével megint beépítenek egy nagyon fontos balatoni zöldterületet? Fonyódon a Cordia egy olyan négyszintes lakóparkot épít egy területre, ami egyébként üdülőházas üdülőövezet besorolású. Valamiért az Országos Építészeti Tervtanács ehhez hozzájárulást adott, és ez, ugye, az ön minisztériuma alá tartozik. Ez megint egy olyan terület, ami eddig még szabadstrandként működött, illetve közösségi területként az emberek ott tudtak sétálni, és egyébként a környékbeli madárvilág pihenőhelye volt. Eredetileg ez egy feltöltött nádas egyébként. Tehát ez egy nagyon szomorú példája annak, hogy hogyan teszik tönkre ezek az építkezések a Balatont. Nem elég, hogy először a nádasokat kiirtják és feltöltik, utána még az így keletkezett, egyébként parkos területeket pedig lakóparkokkal építik be. Érdeklődöm, miniszter úr, hogy ez hogyan lehetséges, ön ezt helyesnek tartja-e, illetve összhangban van-e ez ön szerint az ön által beterjesztett törvénnyel. Köszönöm a figyelmet.

ELNÖK: Köszönjük szépen, képviselő asszony! Arató Gergely képviselő úr jelzett hozzászólási szándékot. Öné a szó.

ARATÓ GERGELY (DK): Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! Először egy általános jellegű kérdéssel kezdeném, aztán néhány konkrétumra térnék át.

Az általános jellegű kérdésem az, hogy a miniszter úr korábban úgy nyilatkozott, hogy több Mészáros Lőrinc-re van szükség, fenntartja-e még ezt az állítását azok után,

hogy ha jól értem, éppen vizsgálatot indított abban az ügyben, hogy Mészáros Lőrinc miért nem fizeti ki az alvállalkozóit. Ez azért stratégiai kérdés a közlekedés szempontjából, mert Mészáros Lőrinc tartja kezében a vasútépítések döntő részét, és szintén hozzá kötődik az a cég, amelyik az autópálya-koncessziót birtokolja. Nagyon szépek voltak azok a bevételi számok, amelyeket elmondott a miniszter úr, csak azt felejtette el hozzátenni, hogy ennek a pénznek a döntő részét az autópályákból a konzorciumon keresztül Mészáros és baráti köre kapja, és nem az adófizetők.

Folytatnám ott, ahol képviselő asszony abbahagyta, hogy önök létrehoztak egy építési törvényt, majd ebben az építési törvényben bevezették, vagy pontosabban folytatták a kiemelt kormányzati beruházásoknak azt a gyakorlatát, ami lényegében minden szabály alól mentesíti az építetőket. Mi az értelme annak az építési törvénynek, ami alól bizonyos cégek, elsősorban például a Bayer Consulting teljesen mentesül, hiszen az ő beruházásaik döntő része kiemelt kormányzati beruházásként jelenik meg, tehát nem kötelesek figyelembe venni a környezetvédelmi szabályokat, nem kötelesek figyelembe venni az építésügyi szabályokat, a lakások minőségére vonatkozó szabályokat, és nem kötelesek konzultálni az önkormányzatokkal és a lakóközösséggel? Vagy, hogy egy apró, de fontos példát említsek, például amúgy is csökkentették a kötelező parkolóhelyek számát a lakásoknál, de ezeknek a beruházásoknak az esetében - már a lakásberuházások esetében - az 1 helyett csak 0,6 autónak kell helyet biztosítaniuk a beruházásoknak, ami azt jelenti, hogy az ezekhez a lakásokhoz tartozó autóknek, gépjárműveknek a döntő része közterületen fog parkolni, valaki másnak a rovására. Úgyhogy ez egy nagyon nehezen fenntartható gyakorlat. Ugye, nem véletlenül vannak az építési törvényben szabályok. Nagyon erős a kockázata annak, hogy itt fenntarthatatlan, és nemcsak környezetkárosító, de közlekedési és lakhatási szempontból is fenntarthatatlan beruházásokat hoznak létre, olyan telepeket, amelyek egyébként gyorsan fognak veszíteni az értékükből. Még egyszer mondom, nem véletlenül vannak ezek a szabályok az építési törvényben.

Ráadásul különösen nagy problémát okoz az, hogy folyamatosan növelik ezek a beruházások elsősorban Kelet-Pestnek, Zuglónak, Kőbányának, a XVII. kerületnek a túlépítését. Itt olyan területekre kerül újabb lakásszám és újabb forgalom, amelyek maguk is egyébként rendkívüli módon problémásak, hiszen a Bayer Consulting két beruházása közül az egyik a Fehér úton épül, amelyik az Örs vezér terét fogja terhelni, ráadásul egy már létező beruházás mellé, amelynek az átadása rövidesen várható. A Szilas lakóparkról pedig képviselő asszony beszélt, de közlekedési szempontból ez is Zuglót fogja terhelni. Mindehhez még hozzájárul a Bosnyák téri szörny, amit az állam magának vett meg, biztosítva a megfelelő profitot a beruházónak.

Úgyhogy az a kérdésem, hogy tervez-e a kormány különleges intézkedéseket annak érdekében, hogy ezeknek a beruházásoknak a következtében kialakuló közlekedési káoszt kezelje, vagy ezt kizárólag az önkormányzatokra hárítja. Ezen belül különösen fontosnak tartom megkérdezni azt, amit Rózsa András polgármester úr vetett föl, hogy a 4-es metró meghosszabbítását tervezi-e a kormány. Ez tenné élhetővé vagy tartaná élhetővé Zuglónak azt a részét egyébként, hogy kedvet csináljak hozzá, mellesleg a Bosnyák téri beruházásnak és kormányzati negyednek az értékét és megközelíthetőségét is jelentősen növelné.

További néhány apróbb kérdés, bár szintén nagyon fontosak, ugye, említette azt, hogy - bár korábban itt ürgebőrbe kötött kémeokről és a szabotázsról volt szó - mégiscsak lesz EBRD-hitel. Ha jól értem, ez érinti a Nyugati és Kőbánya-Kispest közti szakaszt is. Ebbe beletartozik-e Kőbánya alsó és Zugló állomás akadálymentesítése, illetve Kőbánya-Kispest akadálymentesítése? Nem tudom, ebből valósul-e meg vagy a reptéri beruházás keretében, akármelyik is, ez nagyon fontos kérdés, hogy ennek a

három állomásnak a rendbetétele és akadálymentesítése így vagy úgy megvalósuljon. Ez mikorra várható?

És ha már beszélünk erről a vasútvonalról, emellett található a Mázsa tér. Az ön által leállított beruházások egyike volt a Mázsa téri sportközpont-beruházás. Nem biztos, hogy oda pont sportközpont kell, de valamire szükség van ott, egy jelentős közlekedési fejlesztésre. Ezt a kőbányai önkormányzat önmagában nem tudja megvalósítani. Számíthat-e arra, hogy ezen a területen valamilyen beruházás a kormánnyal közösen megvalósulhat, lehetőleg olyan, aminek a kerület lakói is örülnek?

Említette a HÉV-felújítást. Szeretném megkérdezni, hogy a metró-HÉV összekötésével ismét az lesz-e, ami mindig szokott lenni, hogy választás előtt a fideszes helyi képviselők és a minisztérium megint megígéri, és aztán nem történik semmi, hanem van-e valamilyen konkrét elképzelés, ami meg is valósítható? Mert a tervezésre minden közlekedési kormányzat mindig elkölt rengeteg pénzt, és aztán soha semmi nem történik.

Végül egy utolsó kérdés önkormányzati ügyek kapcsán: nem tartaná-e jó megoldásnak azt, ha legalább a gépjárműadót visszakapnák az önkormányzatok, hogy ebből a saját útfelújítási költségeiket, terheiket fizethessék? Alapvetően azért rossz az önkormányzati utak állapota mindenütt az országban - pártállástól és önkormányzattól függetlenül -, mert nincs pénze az önkormányzatoknak ezeknek a karbantartására, felújítására. Szerintem nem kellene hagyni tovább lerohadni ezt a hálózatot.

Örülök, hogy miniszter úr említette a Vo-s vasútvonalat. Egyébként a korábbi minisztériumi közleményben nem szerepelt, de ha ez most a tervek között van, ez jó hír. Mikorra valósulhat meg, illetve hogyan kívánja kezelni a minisztérium azt a feszültséget, ami amiatt alakult ki, hogy a Budapest-Belgrád-vasútvonal... Ugye, korábban megvalósult az a megoldás, hogy a Keletibe futottak be az elővárosi vonatok, de most megint az elővárosi vonatokat akarják hátrasorolni, és ezeket Kőbánya-Kispestre hozni. Én örülök, ha valaki jön Kőbánya-Kispestre, de közlekedési szempontból sokkal jobb volt az a megoldás, amikor a Keletibe futottak be erről az irányból az elővárosi vonatok.

Végül egy utolsó kérdés: hogyan lehet az, hogy miniszter úr mindig valahol másutt van, amikor a vasútnak valamilyen drámai leállása, összeomlása van? Sosincs a pályaudvarokon, sosincs a MÁV központjában, hanem valahol éppen máshol tartózkodik. Nem gondolja azt, hogy kevesebb utcafórum és több minisztériumi munka jót tenne a közlekedésnek?

ELNÖK: Köszönjük szépen, képviselő úr. Becsó Zsolt képviselő úr következik.

BECSÓ ZSOLT (Fidesz): Köszönöm a lehetőséget. Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Bizottságok! Én sekélyebb vízre eveznék, és miután a ciklusban ez az utolsó lehetőség, hogy ilyen formában találkozunk egymással, én salgótarjáni, illetve Kelet-Nógrádöt érintő kérdésekről szeretnék számot adni, illetve egy konkrét kérést is megfogalmazni a miniszter úr felé.

Abban a szerencsés helyzetben vagyunk ott Kelet-Nógrádban, Salgótarjában, hogy bő másfél év alatt háromszor is vendégül láthattuk a miniszter urat személyesen. Sosem érkezett üres kézzel, és azokat a vállalatokat, amiket megfogalmazott, azokat vagy teljesítette, vagy pedig a teljesítésük folyamatban van.

Én 9 pontba gyűjtöttem össze azokat a vállalatokat, amiket megtett miniszter úr, és röviden végigszaladnék rajta, mert nekünk Salgótarjában, Kelet-Nógrádban mind a 9 pont nagyon fontos.

Salgótarján Megyei Jogú Város és a Volánbusz Zrt. közötti új megállapodás megkötése megmentette tulajdonképpen a várost a csődtől azzal, hogy az egymilliárd

forintos tartozás átütemezésre került. A salgótarjáni belvárosi vasútállomás felújítása, állomásokon peronok, aluljárók rendbetétele, esőbeállók megépítése, munkaterület átadása megtörtént. Ez is évtizedes probléma volt ott nekünk Salgótarjában, végre elindulhat ez a fejlesztés is.

A harmadik: Salgótarján Ipari Parktól Somoskőújfaluig egy helyi elővárosi vonat indításának vizsgálata, hatástanulmánynak az elkészítése, ez szintén teljesült. A völgyváros jellegből adódóan nagy potenciál van abban, hogy a vasúti közlekedést bevonjuk a helyi közlekedésbe, és ebben értő fülekre találtunk a minisztériumnál, miniszter úrnál. Úgyhogy köszönjük ezt a támogatást.

A következő: bizonyos területek önkormányzati tulajdonba adásának az előkészítése, fejlesztési terület kialakítása céljából. Itt is nagy problémákkal küzdünk, hogy iparfejlesztés céljára nincsenek területek, úgyhogy köszönjük, ez is folyamatban van, bizonyos területek átadása.

A 21-es főút északi irányban történő folytatásához megvalósíthatósági tanulmány előkészítése, magyarul ennek a tehermentesítő útnak a megépítése. Ez nemzetgazdasági, nemzetpolitikai szempontból is, de azt gondolom, hogy egész Kelet-Nógrád gazdaságfejlesztése szempontjából is új perspektívákat tud majd kinyitni, úgyhogy ennek is örülünk, hogy ennek az egész folyamata elindulhatott.

A következő a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő utak felújításának a tervezése. Itt öt ilyen útnak a tervezése van folyamatban. Van, ami már elkészült, van, ami még várat magára, de örülünk neki, hogy e tekintetben is tudtunk előrelépni.

A hetedik pont a Rákóczi út, tehát a Rákóczi út belvárosi szakasza felújításának a megkezdése. Megvan a nyertes kivitelező. A közműcsere még kezelni szükséges, de azt gondolom, hogy e tekintetben is köszönettel tartozunk a minisztériumnak meg a miniszterelnök úrnak, hogy ehhez a szükséges forrásokat biztosította a megyei jogú város számára.

A nyolcadik Salgótarján Megyei Jogú Város és a minisztérium közötti megállapodás megkötése tízéves városközpont-rehabilitációs terv előkészítésére, de nagyon inspiráló és gördülékeny szakmai előkészítő fázison vannak túl. Kiírásra került a várostervezési ötletpályázat, és talán december közepén eredményhirdetés is lesz. Ebben is előreléptünk.

A kilencedik pedig a menetrendhez kapcsolódik, mert hál' istennek ez nemcsak Salgótarjánt, hanem végig a kelet-nógrádi térséget, a járási székhelyeket is és nagyon sok településünket érinti a menetrendi kínálat bővítése mind közúti, mind vasúti megközelítésben, úgyhogy ez is megtörtént. Ezeket, azt gondolom, Salgótarján, Kelet-Nógrád polgárai nevében meg kell hogy köszönjük a minisztériumnak, miniszter úrnak.

Ami kérdésem vagy felvetésem lenne, arról akkor, amikor ott volt legutóbb nálunk, nem szóltunk vagy nem tárgyaltunk: 2024. június 26-án volt egy megbeszélés - ugye, mi határ menti megye vagyunk -, kiváló kapcsolatokat ápolunk Besztercebánya megyével, az ottani megyei elnökkel, a vármegyei közgyűlésünk elnökével; a szlovákiai Integrált Közlekedési Vállalat főigazgatója volt ezen a tárgyaláson, illetve jelen volt a Volánbusz üzemeltetési főigazgatója és a közszolgálati vezetője. Itt egy megállapodás született ezen a tárgyaláson, hogy két év leforgása alatt öt településről induljanak majd járatok szlovák városokból magyarországi településekre, illetve vissza. Ez Balassagyarmat, Ipolytarnóc, Salgótarján, Cered és a Borsod vármegyei Bánréve, és a buszok pedig Szlovákiából Nagykürtösről, Losoncra, Rimaszombatból és Tornaljáról érkeznek, illetve majd térnek vissza.

Gyakorlatilag 2025. március 15-étől Salgótarján és Losonc között új, közvetlen járatok indultak, melyek naponta négyszer közlekednek munkanapokon és hétvégén is, és Rimaszombat és Cered között is munkanapokon háromszor, hétvégén pedig

kétszer közlekednek buszok. A szlovák partner jelzése alapján a Losonc-salgótarjáni járat bevált, az forgalmilag is indokolt, a Cered-Rimaszombat közötti járat kevésbé indokolt. Azonban volt ennek a megbeszélésnek még egy tárgya, ez pedig az, hogy 2025 májusától közvetlen buszjáratok indítására kerülhet sor Budapest és Losonc viszonylatában. Információink szerint a minisztérium a Budapest-Losonc buszjáratot megrendelte a MÁV csoporttól, azonban a jelenlegi állásról nem rendelkezünk információkkal. Magyarán ez a járat még nem indult el. Indokolt, a szlovák fél továbbra is preferálná. Szeretném megkérdezni a miniszter úrtól, hogy számíthatunk-e arra, hogy az erre vonatkozó felvetés, ígéret teljesülhet. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük, képviselő úr. Erdős Norbert alelnök úr következik.

ERDŐS NORBERT (Fidesz), a Fenntartható Fejlődés Bizottságának alelnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! Engedje meg, hogy először is megköszönjek két nagyon komoly beruházást, ami a választókerületet illetően megérkezett. Az egyik, bár csekélynek tűnhet, egy 15 centiméteres peronmagasítás, többek között a Huba utcai felújítás, és Orosházán 1,2 milliárd forintért újult meg a vasútállomás. Nagyon jelentős a mindennapokat illetően az orosháziaknak ez a beruházás, illetőleg, hogy 19 kilométer hosszan a vasúti pálya megújult. Nyilvánvalóan ez az egész Szeged-Békéscsaba közötti szakasznak a felújításában jelentős előrelépés. Köszönjük.

A másik, ugye, egy másik volumen már: 186 milliárd forint értékben újult meg a lőkösházi vasútvonalon a Lőkösháza-Békéscsaba közötti vasúti pálya, ezáltal 160 kilométeres sebességgel tudnak majd ott haladni a vonatok. Köszönjük szépen, ez is nagyon jelentős volt. Sokan vannak, akik még nem jártak Lőkösházán, ezért hadd mondjam el, hogy a Hegyeshalom utáni második legnagyobb vasúti forgalom egyébként Lőkösházán zajlik az országban.

Nekem egy tiszteletteljes kérésem lenne a miniszter úr felé. Az M44-es gyakorlatilag elkészült az M5-ös bekapcsolását illetően, és ezen a szakaszon Békéscsaba és Kecskemét között nincsen benzinkút az M44-esen. Hadd hívjam fel a figyelmét az orosházi lejáróra, ami tulajdonképpen hiányzik. Ha Orosházáról fel akarnak menni Budapestre az emberek - és Orosháza még mindig jelentős ipari város -, vagy Nagyszénásról Kondoros felé kerülnek hátrafelé, vagy Békésszentandrás felé próbálnak eloldalogni nyugati irányba, tehát nagyon-nagyon fontos lenne Szarvasnál egy lejáró Orosháza felé. Ezt ugye, korábban is jeleztem már a miniszter úrnak, miniszterhelyettes úrnak. Tisztelettel kérdezem, hogy hol áll ezzel kapcsolatban a tervezés. Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

ELNÖK: Köszönjük, alelnök úr. Most Sebők Éva képviselő asszonyé a szó.

SEBŐK ÉVA (Momentum): Én is köszönöm szépen a beszámolót. Akkor átveszem Orosházát, folytassuk ugyanezzel a témával. Az elmúlt időszakban a térségben két nagy foglalkoztató húzta le a rolót, az egyik az AKG volt, a másik a síküveggyár. Utóbbi nekem személyesen is eléggé megterhelő volt, tekintettel arra, hogy anyukám és apukám ott találkoztak egymással, szóval, ha a gyár nem lett volna, akkor én sem vagyok. Viszont nem nagyon jött a helyükre semmi.

Én jártam a HIPA-nál ebben az ügyben, és nagyjából ki lett mondva az, hogy a térség eladhatatlan a befektetők számára. Ennek több oka van, többek között az infrastrukturális hiányosságok mindenféleképpen szerepet játszanak ebben, ami önmagában is aggodalomra adna okot, viszont az elmúlt időszakban megépült az M44-es, illetőleg a románok nagyon terveznek egy párhuzamos autópályát, ami lényegében az egykori déli autópályával párhuzamosan, csak a határ túloldalán épülne meg. Így

viszont én azt látom, hogy egyre inkább sodródunk bele abba a helyzetbe, hogy szakmailag magyarázhatatlan lesz a térség infrastrukturális fejlesztése, ami viszont párhuzamosan azt fogja jelenteni, hogy a térség el fog halni. Gyakorlatilag a tömeges kiköltözések felgyorsulnak, a befektetők egyre inkább elmaradnak, és mindenfajta fejlesztésre az lesz a válasz, hogy nem éri meg. Ebbe egyébként már benne vagyunk egy ideje, hogy bármi van Békés megye déli részét illetően, az a válasz, hogy nem éri meg, nem éri meg, nem éri meg. Viszont így gyakorlatilag egy hólabdából lavina jellegű helyzet áll fenn, és ez egyre rosszabb lesz.

Mind közúton, mind vasúton a közlekedés meglehetősen problémás. Ugye, az M44-es - szerintem egyébként hibás lett a nyomvonal, a politikai lobbi elég sok kárt okozott. Az orosházi lehajtó valóban szükséges volna, viszont ennél már csak az lett volna jobb, ha a nyomvonal annak idején minket is figyelembe vesz, és ehhez jön hozzá a vasúti hiányosság. A térségnek a vasúti közlekedése is meglehetősen gyatra állapotban van, részben hiányos, részben pedig nagyon leromlott állapotú. Ha belegondolok abba, hogy egy Békéscsaba-Szeged vonalon Fecskékkel és Uzsgyikkal vagyunk megáldva úgy, hogy két aránylag fontos megyeszékhely összekötése történik, ott, azt gondolom, hogy nem tartható. És akkor itt első kérdésként föl is tenném azt a kérdést, hogy egyetért-e ebben velem, miniszter úr, hogy Békéscsaba és Szeged vasúti összeköttetése nem méltó 2025 Magyarországhoz, és minél előbb előre kell venni, hogy ott a személyközlekedés méltó körülmények között történjen. Illetőleg van-e valami terv arra vonatkozóan, hogy akár a közúti, akár a vasúti közlekedés olyan mértékben fejlődjön, hogy a térség gazdasága, ipara, agráriuma ezt érdemben megérezze? Jelen pillanatban nagyon lefele való a tendencia, és ez meg is fog erősödni a jövőben.

Szintén a térség vasúti közlekedése: Szentes-Orosháza 20-30 kilométer/órás korlátozásokkal működik megint. Nem gondolom, hogy 2025 Magyarországon ez méltó lenne. Battonya-Mezőtúr egyes szakaszain annyira ideiglenes a pótlóbuszozás, hogy a legtöbben már nem emlékeznek arra, hogy egyáltalán mikor kezdődött az ideiglenessége a pótlóbuszozásnak. Várható-e, hogy ez rendbetételre kerül?

Budapest-Szeged. Említette a közlekedési alkotmányt, ami alapvetően azt gondolom, hogy nagyon fontos és értékes elgondolás, hogy nagyjából legyenek közös minimumaink, amelyeket az utasok elvárhatnak. Én őszinte leszek, ezt még nem volt lehetőségem megismerni. Komfortfokozatra is vonatkoznak-e ebben kitételek? Ha abba gondolok bele, hogy, mondjuk, egy elővárosi vagy egy Nyugat-Magyarország-Budapest közlekedésben ugyanazért a pénzért mennyivel magasabb komfortfokozatot kapnak az utasok, mint Kelet-Magyarországon, akkor az azért egy elég jelentős különbség.

Párhuzamosan azért én látok bőven pazarlást a vasúti ellátórendszerben. Ezek általában jól láthatóan tűzoltások következményei. Most, hogy egy konkrét példát hozzak, amikor Szegeden kisiklott a vonat, és ezért jó ideig pótlóbuszozás történt az Orosháza-Szeged-Budapest átszállásokkal kapcsolatban, akkor a kifejezetten nagy buszok egy-két utas szállításával működtek hónapokon keresztül, naponta szerintem 10-12 alkalommal, ami így meglehetősen indokolatlannak tűnik. Az egy kifejezetten rosszul szervezett megoldás volt.

Lépünk egyet tovább! Késési biztosítás. Ott én csak egy javaslatot szeretnék tenni, hogy egy tesztelést azért az applikációkra mindenféleképpen érdemes megtenni. Az applikációk sok esetben nem ismerik fel a késést.

Végezetül pedig vasútbiztonság. Én az utazásaim 95 százalékát tömegközlekedéssel oldom meg. Szerintem kevés miniszterre szoktam annyit gondolni, mint önre, amikor utazgatok. (*Derültség.*) Az elmúlt időszakban három alkalommal is veszélyes helyzettel szembesültem. Egy alkalommal felszállás közben

elindult a vonat, két alkalommal pedig átszálláskor Szolnokon felejtett éjszakára a MÁV. Ilyenre a korábbi, körülbelül 23 év rendszeres tömegközlekedés-használat során nem került sor. Amúgy a szolnoki vasútállomáson eltöltött éjszaka egy olyan kaland, amit egyszer mindenkinek szerintem érdemes kipróbálni, de javasolom, testőrökkel. Azt gondolom, hogy érdemes lenne odafigyelni arra, hogy a vasútbiztonság ilyen szempontból javuljon, illetőleg ebben egyértelmű visszalépés található. Korábban sosem felejtett éjszakára ott sehol a MÁV, se nem indult el a vonat felszállás közben, úgyhogy itt ebben egy visszalépés történik, ennek érdemes lehet megvizsgálni az okát. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük képviselő asszony. Ferencz Orsolya képviselő asszonyé a szó.

DR. FERENCZ ORSOLYA (Fidesz): Köszönöm szépen. Nagyon köszönöm a lehetőséget, hogy miniszter urat és az ÉKM jelen lévő munkatársait egy kicsit én is kérdezhetem. Én arra szeretném felhívni a figyelmet, ahogy számtalan egyeztetéseinkben korábban is ezt megtettem, hogy Budapest belvárosa tekintetében egy elég erős túlépítés, túlhasználás jelentkezik számos kerületben. Nyilván néhány példát szűkebb környezetemből mondanék.

Itt szeretném jelezni, hogy például a Pázmány Campus projekt kapcsán nagyon sokszor egyeztettünk már, és itt úgy érzem, hogy a miniszter úrral egy abszolút nézetegyezőségünk van atekintetben, hogyha oda kívánunk telepíteni funkciójában egy közel 10 000 főt bevonzó intézményt, akkor a parkolóhelyeknek nem a szűkítése, hanem a bővítése az, ami szükséges, összehangolva nyilván a mélygarázs- és felszíni parkolási kapacitást. Erről nagyon sokszor beszéltünk is, és miniszter úr volt olyan kedves, hogy ígéretet is tett az ott élők számára többször is. Úgyhogy nagyon reméljük és várjuk, hogy ez a valódi kapacitásbővítés, ezek a tervek, konkrét megoldások hamarosan elkészülnek, és ezeket mi is megismerhetjük.

De összességében jelezni szeretném, hogy az a fajta kiszorítás, ami egyébként néhány kerület tekintetében most Budapesten jellemző, ellehetetleníti az ott élőket, ellehetetleníti az autóhasználatot, ami nem luxus, hanem a 21. században számos ember számára egy szükséges része az életnek. Tehát ebben az ügyben reméljük, hogy az ÉKM a továbbiakban is segíti és támogatja, hogy az ott élők élete ne nehezebb, hanem könnyebb legyen, akármilyen is az adott kerületben a helyi vezetés ilyen irányú tevékenysége.

Nagyon sok konkrétumot nem akarok idehozni, hiszen általánosságban ez egy bizottsági meghallgatás nyilván, és nem egy lakossági fórum, de azért jelezném, hogy azért vannak olyan kirívó esetek, amik már kifejezetten ezt a fajta túlhasználatot, túlépítést és az ott élők igényeinek a figyelembe nem vételét jellemzik évek óta. Ilyen például az, hogy a Nemzeti Múzeumnál, talán az Ötpacsirta utca sarkán épül most már 5,5 éve az Ortodox Keresztény Dialógus Központ, 5,5 éve egy darab ház felújítása nem bír elkészülni, és ezért az ottani utca szinte teljes szélességében, egy nagyon keskeny kis eljáró területet kivéve, le van zárva, és egészen elképesztő, egészségre is veszélyes közállapotok uralkodnak már ezen a lezárt területen. Én biztos vagyok benne, hogyha a minisztérium esetleg megkérdezi a vállalkozót és az építést menedzselő társaságot, akkor ebben hamarabb lehet majd tisztán látni, hogy miért nem készül ez el, hiszen azért ennyi idő alatt egy nagyobbacska várat is fel lehet építeni, esetleg szerencsésebb helyeken.

A másik, amit szintén szeretnék megkérdezni, hogy a Diószegi Sámuel utcánál - ott az NKE-projekt kapcsán szintén szorosan együttműködünk az ott élők érdekében az ÉKM-mel - a korábbi egyeztetéseknek a folytatásában bízva reméljük, hogy az

általunk is szorgalmazott módon, felelősen, az ott élők számára optimálisan tudjuk megoldani, hogy a beruházás is úgy tudjon megvalósulni, ahogy azt tervezi az egyetem, illetve az ott élők lakhatása is megoldódjon.

Tehát összességében a további együttműködésben bízva és a korábban megtett ígérek mentén várom a parkolási, autóhasználati vagy lakáskérdésekben is az együttműködést, de jelezni szeretném, hogy általánosságban, egész egyszerűen Budapest belvárosában az a fajta törekvés, hogy óriási mennyiségű további ingatlan, lakás, nagy intézmény kerüljön elhelyezésre, nem egy szerencsés irány, mert az ott élők életét egész egyszerűen nem lehet megoldani ilyen feltételekkel, szerencsére Budapesten számos helyen van barnaövezet vagy felújítandó, esetleg iparilag már nem hasznosítható rész, esetleg ezeknek az újragondolása segíteni tud az ilyen típusú beruházásoknál is. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük képviselő asszony. És most Szabó Timea képviselőasszonyé a szó.

SZABÓ TIMEA (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr. Miniszter úr, két helyi, III. kerületi kérdésem lenne és néhány általános.

Az első a H5-ös HÉV-et érinti, erről beszélt miniszter úr is. Szeretném először is tisztázni, hogy jól értettem-e, hogy azt mondta miniszter úr, hogy csak a H5-ös HÉV-nek a költsége 275 milliárd forint? Mert én úgy tudom, hogy ez az összes HÉV-é, és 85 milliárd a H5-ös HÉV, de akkor ezt majd tegyük tisztába, kérem miniszter urat, mert a legutóbbi egyeztetésen a múlt héten, a minisztérium munkatársaival 85 milliárd forintról beszéltünk.

Magában, a HÉV felújításában vannak pozitív és vannak negatív dolgok. Nagyon örülünk annak, hogy az összes III. kerületi és gondolom, a többi megálló is felújításra kerül, illetve elvégzik az akadálymentesítést is, illetve örülünk az új HÉV-szerelvényeknek, de gyakorlatilag innentől kezdve minden más problémás.

Először is, ami a III. kerület egyik legnagyobb közlekedési problémája, az a Pünkösdfürdő utca keresztforgalma, amit már a korábbi polgármester, Bús Balázs is szorgalmazott, illetve a II. kerületi képviselőként is és pénzügyminiszterként is működő Varga Mihály is. Ehhez képest ezzel kapcsolatban semmilyen előrelépés nem történik. A jelenlegi körforgalom helyett építenek egy nagyobb körforgalmat, ami semmilyen módon nem fogja az áteresztő képességét gyorsítani, mert nem észak-dél irányban van a probléma, hanem kelet-nyugat irányban. Mi ott, illetve már az elődeink is szorgalmaztak egy felüljáró-építést, ez azonban nincsen benne a tervekben. Miért nem? Ez nagyon nagy terhet fog a továbbiakban is jelenteni, a Magyarország hatodik legnagyobb városának számító, 125 ezres lakossággal bíró III. kerületnek, tehát nem egy kis kerületről beszélünk.

Ennél nagyobb probléma a felújítás idejének a hossza. Ha jól értjük, nem lehet szakaszosan felújítani ezt a pályát, hanem másfél évig teljes hosszában lezárják a H5-ös évet Szentendrétől a Batthyány térig. Ez katasztrófa, és azt gondolom, hogy ez olyan szintű kormányzati felelőtlenség, ami teljesen le fogja bénítani ott nemcsak a 120 ezres III. kerületet, hanem egészen Szentendréig is a kimenő forgalmat. Miért nem lehet, ha a 4-es, 6-os villamost meg bármelyik más, kötöttpályás szerelvényt fel lehetett újítani szakaszonként, akkor nem hiszem, hogy van magyarázat arra, hogy ezt miért nem. Hacsak nem egy szándékos kormányzati kiszúrással állunk szemben, hogy az ellenzéki kerületek azért olyan jól ne járjanak ebben.

Szeretném megkérdezni például a miniszter urat azzal kapcsolatban, hogy Békásmegyer 40 ezer fős lakossága hogy a túróba fog bejárni 1,5 éven keresztül a belvárosba, ha nem jár a HÉV, ami a lakosság nagy részének biztosította a városba való

bejárást. Illetve azt gondolom, hogy ez, mondjuk, Vitályos Eszter körzetét is masszívan fogja érinteni, hiszen a 11-es út befelé is, kifelé is olyan mértékben be fog állni ott másfél évre, amibe szerintem ott többen harakirit fognak elkövetni, remélem, képviselő asszony nem.

Rengetegen kérdezik azt, hogy mennyire kampányfogás ez az egész HÉV-felújítás, merthogy ez nagyon sokszor meg lett már ígérve, most akkor azt mondja a kormányzat, hogy 2026-ban elindul, de egyrészt mikor indul el, másrészt tudja-e garantálni miniszter úr azt, hogy miniszterként vállalja a felelősséget azért, hogy ez a felújítás biztosan elindul, és nemcsak a 2026-os választás előtti ígéretésnek a része?

Említette miniszter úr azt is, hogy a szerelvénytender kiírására többen pályáznak, ugye, az Alstom, a Stadler, a Siemens, a kínaiak is. Ha jól tudom, decemberre várható a tender kihirdetése. Lehet-e erről már tudni valamit? És nyugtasson meg minket, hogy nem az Alstom fog nyerni, mert korábban már miattuk volt egy bukott HÉV-szerelvénytender, ugyanis nem teljesítették az előírásokat, többek között nem alacsonypadlósak voltak, nem volt bennük légkondicionálás és a többi. Tehát nyugtasson meg minket miniszter úr azzal kapcsolatban, hogy itt valóban korszerű, a 21. századnak megfelelő szerelvények lesznek beszerezve.

A második III. kerületi kérdésem a Veres Péter Gimnáziumot érinti. Említette a miniszter úr, hogy a 274 korábban leállított beruházásból 125-öt újraindítottak. Tudomásom szerint a Veres Péter Gimnázium felújítása továbbra sincs ezek között. Tudjuk, hogy ez Magyarország első 10 legjobb gimnáziumában benne van, de természetesen ha az utolsó lenne, én akkor is ugyanolyan fontosnak tartanám ezt a felújítást. De konkrétan Békásmegyeren, ebben a Veres Péter Gimnáziumban szakad le a plafon a beázásoknak köszönhetően. Tudom, hogy ott az eredetileg tervezett 9 milliárd forintos beruházás helyett 90 millióért betoldozták-foldozták a tetőt. Én is abba a gimnáziumba jártam, nem mondom meg, hány évvel ezelőtt, de sejtheti a miniszter úr, hogy nem tegnap volt. Tehát ez egy elég régi gimnázium, és ráfér a felújítás. Tényleg, tehát ott életveszély van azzal, hogy leszakad a plafon óra közben a tanárookra, diákokra. Mikor várható a Veres Péter Gimnázium felújítása, és mennyit szán erre a kormány?

Szeretnék néhány általános dolgot is megkérdezni. Egyetért-e miniszter úr a főváros folyamatos inkasszalásával, annak ellenére, hogy a Kúria kimondta, hogy a kormányzat jogellenesen von el sok-sok milliárdot a főváros számlájáról? A főváros nem fizetéképtelen, hanem egyszerűen a kormányzat nem fizeti ki a korábban megígért pénzeket, többek között a Lánchíd felújítására és egyéb beruházásokra. Mikorra várhatóak ezek a kifizetések a kormányzat részéről, illetve várható-e az, hogy ezt a teljesen jogszerűtlen inkasszalást befejezik? Egyébként emellett még kíváncsi is lennék miniszter úr véleményére, hogy ezt jogszerűnek tartja-e ön.

Egy általános kérdés, ami nem minket érint közvetlenül, de azt hiszem, hogy az ország egészét a '26-os választás szerint. Ön szerint le kellene-e mondania a TISZA-s jelöltsége miatt a Nyíregyházi Állatpark igazgatójának, Gajdos Lászlónak? Most a propaganda egy elég nagy hadjáratot indított ellene, miközben tudjuk, hogy számos olyan intézményvezető is van az országban, akik egyébként Fidesz-színekben indulnak. Elég nagy nyomásnak vannak kitéve, nem gondolom, hogy csak a TISZA-s vezetők, de bárki más, ha elindul és hajlandó politizálásra adni a fejét. Egyetért ezzel, miniszter úr?

Van önnek egy nagyon rosszul öregedő mondata, ez az, hogy „aki szegény, annyit is ér”. Most, hogy, ugye, a gyerekszegénységről egyre több tragikus adat lát napvilágot, tudjuk, hogy a kormányzati mulasztásoknak köszönhetően nőtt a gyermekszegénység. Még mindig 50 ezer gyermek éhezik Magyarországon. Mit gondol erről a mondatáról?

Végül szeretném megkérdezni azt, hogy önnek volt egy elég szimpatikus mondata néhány hónappal ezelőtt a kormányzati luxizással kapcsolatban, hogy önnek

elege van a jachtozásokból, a különböző ékszerek és a többi vásárlásából kormányzati téren. Ezzel szerintem mi is maximálisan egyetértünk. Azonban azóta kiderült, hogy például az ön vagyonbevallásához 19 plusz oldalt kellett csatolni, hogy végigsorolja az ön birtokában levő különböző réteket, legelőket és egyéb vagyontárgyakat. Illetve megjelent a sajtóban, hogy önnek van egy Batthyány Gyula-festménye is, a Lovaspóló. Ez valóban igaz-e? Ezt már önmagában 60 millió forintba értéklik. Ha jól tudom, az egyik videóján egy Vaszary János-festmény is látszott - az egyik Vaszary-képet nemrég 180 millió forintért értékesítették. A miniszter úr szerint ez már a luxizáson kívüli életforma, vagy ez is beletartozik, és önnek is esetleg el kell gondolkoznia az életformáján, vagy ez azon kívül esik? Köszönöm.

ELNÖK: Köszönjük szépen, képviselő asszony. Most én magam is szeretnék felszólalni. Addig átadnám az ülés vezetését Apáti elnök úrnak.

(Dr. Apáti István, a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke átveszi az ülés vezetését.)

DR. APÁTI ISTVÁN, a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszönöm. Én pedig megadom a szót dr. Keresztes László Lóránt elnök úrnak. Parancsoljon!

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (független): Köszönöm, elnök úr. Ismételten köszönöm miniszter úrnak a tájékoztatását. Én magam felszólalásomban igyekszem a bizottságok portfólióját meghatározó területek kapcsán felszólalni.

Azzal kezdem, miniszter úr, hogy azt gondolom, hogy igen időszerű volt a lehetőség, hogy önnek kérdéseket tegyünk fel a Fenntartható Fejlődés Bizottsága ülésén, tekintettel arra, hogy azok a kérdések, amelyek a fő területeit jelentik a bizottságunknak, természeti kincseink megőrzése, a termőföld, a vízkincsünk megőrzése, a vízgazdálkodás, azok a kérdések, amelyek a legnagyobb mértékben meghatározzák gyermekeink jövőjét. Ez különösen kritikus egy olyan korszakban, amibe most beértünk, a veszélyek korába; egy olyan korszakba, amikor a különböző kihívások olyanok, amikkel korábban nem találkoztunk, vagy olyan mértékűek, amivel korábban nem találkoztunk.

Az ön területét rengeteg olyan szakpolitikai ügy érinti, ami kihat a természeti kincseink megőrzésének kérdésére, a fenntarthatóság kérdéseire. Azt tudom mondani, hogy ezek az ügyek, ezek a szakpolitikai kérdések, amelyek a bizottság fő területei, ezek gyakorlatilag egy válságterületet jelentenek ma Magyarországon. Fontosnak tartom, most jelen helyzetben egy szerencsés együttállás, hogy ön egy igen befolyásos miniszter politikai oldalról is, és látható, hogy a kormány politikájából levezethető az, hogy a környezetvédelem ügye és a természetvédelem ügye gyakorlatilag szinte minden szemponthoz képest hátrébb sorolódik. Azt gondolom, hogy ez rendkívül veszélyes egy ilyen korszakban. Egy ilyen, változásokkal és kihívásokkal teli korszakban mutatkozik meg igazán egy kormány teljesítménye, és igazán ilyenkor mutatkoznak meg a kormánydöntések hatásai, és ezek a döntések fogják meghatározni, hogy valójában milyen esélyünk lesz a nemzeti szuverenitásunk megőrzésére és adott esetben erősítésére.

Nos, én a közlekedés kérdésével kezdeném. Nyilván erről beszélt legtöbbet a miniszter úr. Megragadott egy mondat. Azt mondta a miniszter úr - sokat beszélt különböző fejlesztésekről, elköltött forrásokról -, hogy ma már nem aktuális kérdés, hogy melyik vasútvonalat zárjuk be. Vidékről beszélünk. Én most igyekszem a vidék kérdéséről, a vidék közlekedési problémáiról beszélni. A miniszter úr is nagyon veretes kijelentéseket tett a miniszteri feladatellátásának megkezdésekor, hogy a vidék felé

fordul a kormány fejlesztéspolitikája. Büszke is rá, hogy vidéki. Én magam is büszke vagyok rá, hogy vidéki vagyok. Ugyanakkor igen kritikusan értékelem a kormány teljesítményét sok szempontból a vidékfejlesztés, a vidék számára fontos infrastruktúra-fejlesztés tekintetében.

A vidéki mellékvonalak tekintetében önöknek volt egy vállalása még a 2010-es kampány idején. Önök akkor nagyon jogosan kritizálták a balliberális elődöket a vasútromboló politika miatt, a vasúti mellékvonalakat érintő döntések miatt, azok halálra ítélese miatt, és ígéretet is tettek arra, hogy visszavonják ezeket a döntéseket, és újra elindítják a személyforgalmat számos vasúti mellékvonal esetében. Ez így is történt. Ugyanakkor látható, hogy igen erőteljesen megváltozott a szemlélet, megváltozott az érvelés az elmúlt időszakban ezzel kapcsolatban, és mondhatjuk, hogy Kóka János érvelését vették át, amikor gyakorlatilag ugyanezekkel a liberális érvekkel ítélték halálra 2023 nyarán tíz vasúti mellékvonalat. Most már ott tartunk, tisztelt miniszter úr, hogy a vasúti infrastruktúra fizikai megsemmisítése is napirendre került, és sajnos a napi gyakorlat része lett.

Nyilván kifeszítené a bizottsági ülés kereteit, ha végigvinnénk ezeket a vasúti mellékvonalakat, ezért én egy példát hozok önnek. Néhány hete Komlón egy tüntetésen vettem részt, meghívtak, hogy szólaljak fel. Ez a tüntetés egyébként egy igen népes tüntetés volt, a vasútvonal megmentéséért szerveződött. Korábban visszaállították a balliberális elődök által a felszámolt vasúti személyszállítást, majd önök hoztak egy döntést '23 nyarán, ami még a 2023 tavaszi nagyon határozott kommunikációval is ellentétes volt, hogy felszámolták a személyszállítást. Tisztelt Miniszter Úr! Baranya megye második legnagyobb városa maradt vasúti személyszállítás nélkül. Egy olyan vasútvonalon szüntették meg a személyszállítást, ahol kifejezetten jó állapotú az infrastruktúra. Itt látható volt, hogy miután egyébként a korábbi döntések után visszaállították a személyközlekedést, és igyekeztek megfelelő menetrendeket biztosítani, még elkezdett jelentősen növekedni is az utasforgalom.

Tisztelt Miniszter Úr! Az önök döntése nyomán 24 perccel növekedett meg Dombóvár irányába a menetidő a pótlóbuszok használatával. Most egy olyan döntésre készülnek, vagy nem tudom, hogy meghozták-e már ezt a döntést, hogy a vasútvonal városi, komlói belvárosi szakaszának a fizikai megsemmisítésére és a vasútállomás lebontására készülnek.

Tisztelt Miniszter Úr! Látom, hogy a komlói fideszes városvezetésnek a korábbi elvekkel szemben ez egy nagyon erőteljesen támogatott projektje, de ön a közlekedésért felelős miniszter. Hány milliárdba fog kerülni itt a vasút fizikai megsemmisítése, a vasúti pálya felszedése, a kármentesítés, a vasútállomás lebontása, és kit fog terhelni ennek a költsége?

Tisztelt Miniszter Úr! Egyelőre még nem látható, hogy bármiféle városfejlesztési tervek akár csak engedélyezés vagy a finanszírozás szempontjából magának a realitásnak a talajára léptek volna, és már önök azt a választ adták nem olyan rég, hogy megkezdődött a vasúti infrastruktúra és a területek átadása az önkormányzat felé. Megszületett-e már ez a döntés, miniszter úr? Ki fogja viselni a költségeket? Mérlegelték-e annak a hatását, hogy ez egy teherszállításra is használt vasúti mellékvonal, hogy milyen hatása lesz annak, hogy óriási mennyiségben nehézgépjárművek fogják nemcsak a belvárosi szakaszokat terhelni, hanem a Komlón kívüli vidéki utakat is, és hogy ennek milyen hatása lesz? Nyitott-e a minisztérium, szemben, mondjuk, a fideszes önkormányzattal, egy kompromisszumos megoldásra? Itt egyébként különböző városfejlesztési tervek akkor is érvényesíthetők lennének, ha nem valamennyi vágány felszámolására kerülne sor. Két vágány megmaradhatna, megmaradhatna a vasútállomás épülete.

Miniszter úr, itt egy olyan helyzet van, ami egészen különleges Magyarországi vidéki városaiban, itt megvalósult az intermodális csomópont, tehát a vasútállomás közvetlen szomszédságában van a kitűnő állapotú autóbusszállomás. Tehát én azt gondolom, hogy nem csoda, hogy széles körben váltotta ki szakmai szervezetek igen éles hangú kritikáját, hogy - ez a döntés, nem tudom, hogy megszületett-e már fizikálisan, de hogy - ez a terv ott van a kormány előtt. Ugye, tudja, látjuk, hogy sajnos más esetben is, egy akkumulátorgyár építése esetében is született már döntés, de én a helyieknek megígértem ezen a tüntetésen, hogy ezeket a kérdéseket fölteszem, és miniszter úrtól ilyen módon talán egy közvetlen és megalapozott választ tudunk kapni, hogy pontosan számolnak ezekkel a hatásokkal, és nyitottak-e felelős közlekedési kormányzatként, nyitottak-e kompromisszumos megoldásra, hogy ne vesszen el végleg a vasúti személyszállítás visszaállításának lehetősége. Ne költsenek vasútfejlesztés címén sok milliárd forintot vasútrombolásra, vasútmegsemmisítésre!

Szintén a közlekedés terén szeretnék egy kérdést feltenni, szintén a vidéki városokra gondolok. Néhány évvel ezelőtt a kormány hozott egy olyan döntést, hogy a Covid időszakában gyakorlatilag kivonul az állam a vidéki városok helyi közösségi közlekedésének a fenntartásából, kényszerítve a városokat, hogy az adóbevételeket elsősorban erre fordítsák, és gyakorlatilag magára hagyták szinte teljes mértékben a vidéki városokat. Miniszter úr, én azt gondolom, hogy az vitán felül áll, hogy nincs olyan vidéki város ma Magyarországon, amely olyan helyzetben lenne, hogy ne okozna kifejezetten nagy erőfeszítést az egyik legfontosabb közszolgáltatás fenntartása. Én azt gondolom, hogy ez minden városban nagyon komoly probléma. Nem érdemlik-e meg a vidéki városokban, ahol van helyi tömegközlekedés, az ott élő emberek, hogy megkapják a támogatást az államtól ennek a rendkívül fontos közszolgáltatásnak a fenntartására?

Én pécsi vagyok, Pécsen rendkívül nehéz helyzetben van a közlekedés, és én azt gondolom, hogy nem a pécsiek tehetnek erről. Pécsen még a szocialista időszakban volt egy korrump buszeladási botrány, majd a fideszes, hosszú fideszes időszakban immár bírósági döntés van róla, hogy egy korrump buszbeszerzés történt. A bírósági döntés megszületett már, egyébként kilenc éve tettem meg a feljelentést ebben az ügyben, de itt konkrétan olyan események történtek, amik a pécsi választópolgárok akarátán kívül és szándékain kívül történtek. Itt egyszerűen a politika olyan döntéseket hozott, bármilyen ciklusról is volt szó, ami óriási károkat okozott a városi közlekedésnek. Én azt gondolom, hogy megérdemli Pécs városa, ahogy az összes magyar vidéki város, hogy tisztességes és értelmezhető támogatást kapjon az államtól a helyi közlekedés fenntartására.

Ugyanúgy számíthatunk-e arra, van-e olyan terve a kormánynak, hogy a vidéki városok környéki közösségi közlekedés egységesítésére még a szükséges jogszabályi változásokat megteszik? Ugye, itt eleve fönn kell tartani, Pécsen is fenn kell tartani a helyi tömegközlekedést, ugyanakkor itt jogszabályi és nagyon komoly finanszírozási problémák akadályozzák azt, hogy ez egyben, egy egységes rendszerként működhessen az elővárosi és helyközi közlekedéssel. Én azt gondolom, hogy itt nagyon komoly változásokra van szükség, és az egyértelmű, hogyha nincs ez megoldva, és a munkaerő áramlása, úgymond egy pécsi, Pécs környéki agglomerációs térségben nem tud megvalósulni, akkor nagyon nehéz bármiféle gazdaságfejlesztési tervről beszélni.

Kicsit utalva az úthálózat fejlesztésére. Nem akarok erről sokat beszélni, mert sok szó esett már erről. Említette miniszter úr, hogy mennyi pénzt költöttek mellékutak fejlesztésére, de főleg arról beszélt, hogy a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése egyfajta zászlóshajóprojektje volt a kormánynak. Valóban történtek is jelentős beruházások. Ugyanakkor, tisztelt miniszter úr, országosan a mellékutak tekintetében a rossz és a nem megfelelő utak aránya 54,2 százalék, tehát többségében a mellékutak ilyen

állapotban vannak. Én évről évre figyelem a statisztikákat, tehát jól látható, hogy sok helyen az elmaradó karbantartások miatt brutális mértékben megnövekedett az olyan útszakaszok aránya, ahol már a felújítás nem is értelmezhető, hanem szinte teljes újjáépítéssel kell számolni.

Szintén hoztam önnek egy helyi üzenetet, tulajdonképpen Tolna megyéből. Rengeteg helyen járok az országban különböző kérdések tekintetében, rengeteg helyen látok igazán kirívó példákat nagyon rossz minőségű utakra, de én nem láttam ahhoz hasonlót, ami Tamási és Fürged között van, Tolna megyében van ez az út. Ez az út 20 éve egészen elképesztő állapotban van, itt gyakorlatilag többségében vannak a kátyúk az útburkolathoz képest. Ciklusról ciklusra mindenki megígéri, önkormányzati választáson, országgyűlési választáson, hogy valamit tesz. De ez megdöbbenítő. Tehát itt ez nehezíti már a közösségi közlekedést, nehezíti a mentőautók közlekedését, folyamatosan kell az autókat javítani, a gumikat cserélni. A postautónak elfolyt az olaja ezek miatt az utak miatt, a rendőrautó hátsó feléről leszakadt egy darab. A buszok megsérülnek, tehát ez egy egészen elképesztő és extrém helyzet.

Tisztelt Miniszter Úr! Én akár ezt egy meghívásként is tolmácsolom, nem vagyok Tolna megyei, de azt gondolom, hogy a helyiek nagy tisztelettel és szeretettel várnák a miniszter urat, hogy az ország talán legrosszabb minőségű, közforgalomban lévő mellékútját vizsgálja meg, és adjon magyarázatot arra a helyieknek - azt gondolom, hogy megérdemlik -, hogy hogy történhet az, hogy húsz éve a televíziós riportok, hírek ellenére nem történik változás. Ez nyilván egy egyedi eset, nyilván a helyiek életét alapvetően meghatározó egyedi eset, de országosan mutatja ezt, hogy a nagy projektek mellett a vidéki közlekedés számára nélkülözhetetlen mellékutak milyen elképesztő mértékben vannak elhanyagolva.

Vízgazdálkodás. Látszólag a vízgazdálkodás tekintetében nem illetékes miniszter úr, de mégis. Október 30-án én láttam a Lázárinfón, és egy igen veretes kijelentést hallottunk öntől, a kormány vízgazdálkodási elképzeléseit illetve. Igazából szeretném, ha egy kulisszatitkot elárulna miniszter úr, hogy mennyi szó esik erről a kormányülésen. Hosszú évek óta foglalkozom a vízgazdálkodás kérdésével, nemcsak kritizálunk, a Vízvásztó Mozgalommal javaslatokat teszünk, konferenciát szerveztünk, letesszük a miniszterek asztalára sok-sok szakember hosszú évek, akár évtizedekkel ezelőtt megfogalmazott javaslatait. Miniszterelnök úr, már a történelmi aszály után, 2023 novemberében úgy fogalmazott, hogy Magyarországon semmiféle vízhiány nincs, és hogy Magyarországon felesleg van vízből. Ez a 2022-es történelmi aszály után volt már. Utána Nagy István miniszter úr arról beszélt, hogy a kormány már minden fontos intézkedést megtett a vízgazdálkodás terén, majd utána azzal védekezett, hogy nem hozzá tartozik a vízügy. Idén láttuk, hogy Nagy István miniszter úr államtitkára végigturnézta az országot a „Vizet a tájba!” programmal, hogy na, most már megtörtént a szemléletváltás.

Tisztelt Miniszter Úr! Ön veretes kritikát fogalmazott meg, én tartalmilag azzal egyetértek: jelen pillanatban is Magyarország kiszárítása történik. Én azt gondolom, hogy ez ma Magyarországon a leg súlyosabb nemzetstratégiai - mondhatjuk úgy, hogy nemzetbiztonsági - kérdés. Sajnos a realitás az, hogy nem fordultak meg a trendek, ugyanúgy még most is a vizek elvezetése történik, és nem igaz az, hogy most már kevesebb víz folyik ki az országból, mint amennyi beérkezik, még most is sajnos többlet folyik ki. Ha megnézzük az adatokat, jelenleg is 3-5 centiméterrel csökken a talaj vízszintje éves szinten. A leginkább érintett térségekben 6-8 köbkilométer víz hiányzik a talajból. Elképesztő, elképesztő a helyzet ezzel kapcsolatban, tisztelt miniszter úr!

Nagyon sok éve szorgalmazzuk azt, hogy valóban történjen meg az a szemléletváltás, aminek a lényege, hogy a vizeket nem levezetjük mielőbb, hanem bevezetjük a tájba, az egykori árterekbe, az egykori vízjárta terekbe. A „Vizet a tájba!”

program elindult egy kommunikációs hadjáratként, és lokálisan nagyon jó példákat hoz, de rendszerszintű megoldást nem hozott.

Egy szeptemberi szakmai fórumunkon az Országos Vízügyi Főigazgatóság főigazgató-helyettese elismerte, hogy a gazdák által a „Víz a tájba!” program keretében felajánlott területeknek mindössze 10 százaléka alkalmas arra az elárasztásra. Nyilván itt nagyon fontos, hogy egy állami feladat - ha valódi szemléletváltást akarunk -, hogy geográfiai alapon meghatározzuk azokat a területeket, az egykori vízjárta tereket, amelyek alkalmasak arra, hogy az időszakos többletvíz kivezessük. Pontosan tudjuk azt, hogy nem az öntözés, nem a csatornakotrás, hanem a táji vízvi sszatartás az egyedüli, ami olyan léptékben képes megoldani ezt a problémát, ami valódi kezelést jelent.

És itt jön az önök feladata. Eleve egy nagyon komoly problémának tartom azt, hogy a vízügynél már megtörtént a szemléletváltás, tehát ők már beszélnek erről, hogy a vizet meg kell tartani a tájban. Ugyanakkor az agrárium még nem fordult rá erre, hogy a tájhasználatváltáshoz szükséges módosítást az ösztönzőkben, a támogatáspolitikában biztosítsák. De a kormány, illetve az állam nem határozta meg azokat a területeket, amelyeket meg kellene, amelyek eláraszthatóak. És itt jön be az ön feladata, hiszen az Országos Településrendezési Tervben ezeket a területeket, a víz megtartására alkalmas területeket meg kéne határozni. Tehát amíg nem történik meg ezeknek a kijelölése, ezeknek a jogi meghatározása, nem alakul ki az a fajta támogatáspolitikai váltás, amely a szükséges tájhasználatváltást elhozza magával, és nem alakul ki ennek a finanszírozási háttere a jogi szabályozásokkal, mindennel együtt, addig folytatódik az ország kiszáritása. Tisztelt Miniszter Úr! Látunk olyan fejleményeket, hogy az öntözésről beszélnek, hogy az öntözés majd megmenti rendszer szinten ezt a helyzetet. Hát nem. Tudjuk, hogy jelenleg talán 3 százaléka öntözhető a mezőgazdasági területeknek, és néhány százalékkal számol a kormány. Ez nem jelent rendszerszintű megoldást, és azt is tudjuk, hogy félsivatagi körülmények között nem értelmezhető az öntözés. Mit üzennek a homokhátságnak, miniszter úr? Az nyilván nem megoldás, hogy rengeteg közpénz felhasználásával magán-víztározók épülnek, hogy aztán a kivételezett cégek korlátozottan öntözhessenek, miközben sivatagosodik az ország. Nagyon fontos, hogy ebben egy átfogó szemlélet érvényesítésére van szükség. Most hiába van vízgazdálkodási államtitkárság az Energiaügyi Minisztériumon belül. Én nem tudom, hogy Nagy István miniszter urat valaha meg lehetne-e győzni arról, hogy neki ebben óriási szerepe van. Ha őt meg lehetne győzni, akkor is még sok tárcának itt a hatalmas és elkendőzhetetlen felelőssége és szerepe abban, hogy valódi vízgazdálkodási szemléletváltás meg tudjon valósulni.

Még néhány rövidebb kérdésem lenne. Azt gondolom, hogy az agrárium jelentőségét egyféleképpen értékeljük. Én több nyilatkozatot hallottam öntől az elmúlt időszakban, hogy valóban ez is egy nemzeti sorskérdés. Én azt gondolom, hogy ha az élelmiszer-biztonság, az ellátásbiztonság kérdése veszélybe kerül, akkor alapvetően nem beszélhetünk semmiféle szuverenitásvédelemről. Eleve a vízgazdálkodásnak ezzel jelentős összefüggései vannak, de a föld védelme, tisztelt miniszter úr, egy kritikus kérdés.

A magyar építészetről szóló törvény tartalmazza azt a nagyon helyes szabályozást, hogy ha egy zöldterületből, mezőgazdasági területből például ipari területek kijelölése történik, akkor az azzal megegyező biológiai aktivitási értékű - zöldterület, zöldövezet satöbbi - átsorolásra van szükség. Nos, nekünk ott, Pécs mellett, Bicsérdén a kormány kiemelt beruházásként hozott egy döntést, hogy egy úgynevezett beruházási területet hoznak létre. Miniszter úr, 600 hektár területet jelöltek ki önök egy kormánydöntéssel, mindenféle helyi egyeztetés nélkül. Ebből a 600 hektárból jelenleg is 450 hektár a művelésben lévő terület. Esélye sincs Bicsérd településnek arra,

hogy pótolja ezt az egyenértéket. Úgy hozták meg ezt a döntést, hogy Pécsen vannak üres ipari parki kapacitások, és úgy hozták meg ezt a döntést egyébként, hogy megnézve az önkéntes által kiadott tízéves, hosszú távú állami beruházásokról szóló határozatot, magához ehhez a bizonyos ipari parkhoz kapcsolódó főbb infrastrukturális elemeknek az előkészítési időszaka van csak 2030-35 között, miközben elkezdődik a földnek a kisajátítása. De én azt gondolom, hogy a helyiek, a gazdálkodók, a földből élők érdemelnek választ azzal kapcsolatban, hogy milyen módon született meg a döntés, és hogy figyelembe vették-e a saját törvényi korlátozásait, és figyelembe vették-e azt például, hogy a legfontosabb vízbázisok mellett jelölték ki ezeket a területeket.

Kettő nagyon rövid, de azt gondolom, hogy fontos és szimbolikus kérdést szeretnék még föltenni, tisztelt miniszter úr, ami, azt gondolom, hogy alapvetően kérdez rá arra, hogy milyen elvek és milyen ideológiák mentén gondolkodik ez a kormány. Többször beszélt ön igen határozottan arról, hogy egy beruházást csak akkor lehet végrehajtani, ha a helyieknek az nincs az érdeke vagy az akarata ellen. Többször elismerte azt is, hogy ezt a bizonyos kiemelt kormányrendeletet - a nemzetgazdasági szempontból kiemelt rendeleteknek a rendszere -, azt nagyon sokszor olyan esetben is alkalmazták, amikor az nem volt megalapozott, nem volt indokolt.

A Club Aliga kérdéséről hosszú évek óta folyik a vita. Egyébként most hívtak, hogy 200 éves fákat pusztítanak éppen. Megdöbbentő, ami ott történik. Tisztelt Miniszter Úr! Itt kétszer adtak ki a hatóságok építési engedélyt egy olyan konkrét beruházásra, ami a több millió éves védett szimbolikus aligai magaspartnak a részleges megbontását tartalmazta, privát profitszerzési célból. Tehát azért, hogy ott magánbefektetők nagyobb telkeket tudjanak kialakítani, kétszer is adtak engedélyt, hogy ezt a, mondjuk úgy, hogy nemzeti szimbólumot, ezt a nemzeti kincset, az aligai magaspartot megbontsák részben. Ez nem valósult meg szerencsére, és nem azért, mert a hatóságok, úgymond, erre figyeltek volna, hanem egyszerűen a beruházó visszalépett ettől a lépéstől. De hogyan történhet meg Magyarországon az, miniszter úr, hogy egy ilyen nemzeti kincset, egy nemzeti szimbólumot engednek részben megbontani magánbefektetői érdekből? Hát mi köze ennek a kiemelt nemzetgazdasági érdekhez? Én azt gondolom, hogy a helyiek is választ érdemelnek, de a Balaton mindannyiunk kincse, a Balaton az egyik legfontosabb nemzeti kincs. Ez egy nemzeti jelentőségű ügy, ezért mindenki megérdemli a választ ezzel kapcsolatban.

Az utolsó kérdésem a műemlékvédelem ügyére vonatkozik, tisztelt miniszter úr. Jó néhány éve küzdök én önkéntesekkel is egyébként, hogy írásbeli kérdéseimre választ kapjak, vagy adott esetben sikerüljön érdemi lépéseket tenni bizonyos műemléki védettségű épületek védelmében. Szintén Tolnában, Kölesd-Felsőhídvépgusztán van a Hiemer-Jeszenszky-kastély Ez egy állami tulajdonban lévő épület, nagyon sok éve pusztul. Sok-sok évvel ezelőtt erre felhívták már önkéntes szakemberek a figyelmet, hogy a beszakadó tetejű épületben vannak értékes freskók, és ők azokat szeretnék önkéntes munkában, szakemberként megóvni. Megkeresték az állami tulajdonost, és nem is válaszolt a megkeresésre. A kormányhivatalhoz fordultak, ott helyszíni szemlét rendeltek ki, és nem jelent meg az állami tulajdonos a helyszíni szemlén sem. Én feljelentést tettem az ügyben. A feljelentést körülbelül másfél év után utasította el a rendőrség, arra hivatkozva, hogy a jogszabályokból nem levezethető egy műemlék épületnél a tulajdonos kötelezettsége. Én azt gondolom, ez megdöbbentő. Tehát ott pusztul egy állami kézben lévő kastély sok évtizede, elpusztultak már ezek az értékes freskók is. Ott van magára hagyva, mezőgazdasági területekkel körbevéve egy eldzsungelesedett területen, és gyakorlatilag a nyomozó hatóság kimondja, hogy a jogszabályok nem alkalmasak arra, hogy megvédjék az állami kézben lévő műemlékeket. Én azt gondolom, tisztelt miniszter úr, hogy ezzel kapcsolatban rendkívül súlyos jogalkotási mulasztások vannak.

Sokat vitatkoztunk az úgynevezett kastélytörvényről, a kastélyprivatizációról. Ez nem ide tartozik, nem is akarom itt megemlíteni, de azáltal, hogy sok milliárdból felújított állami kastélyokat, úgymond, privatizáltak, mennyivel lett több bevétel, vagy mennyivel lett több lehetőség, hogy ezeket a pusztuló műemlékeket, az építészeti örökségünknek ezeket a remekeit meg lehessen menteni? Én úgy látom, hogy a pusztuló műemléki kastélyok, épületek, gazdasági épületek nem kerültek jobb helyzetbe azzal, hogy a milliárdokból felújított állami kastélyok, úgymond, magánkézbe kerültek már részben.

A legutolsó kérdésem arra vonatkozik, miniszter úr, hogy többször említette a Budapest-Belgrád-vasútvonalat. Erről is sok-sok éven keresztül folytattunk vitát. Én is örülök, hogy a Vo-s vasúti lehetőség most már felmerült realitásként, vagy legalábbis mintha tervezési vagy előkészítési szakaszban lenne. De árulja el, tisztelt miniszter úr, hogy ennek a brutális költségekbe kerülő, teljesen átláthatatlan, titkosított szerződések alapján megvalósuló vasútfejlesztési projektnek a tekintetében mik a pontos kihasználási garanciák! Tehát azt mondja a miniszter úr, hogy ez jó lesz minden magyar embernek, hogy logisztikai lehetőségeket teremt. Pontosan milyen kihasználási garanciákat kötöttek önök annak idején, mondjuk, a kínaiakkal, hogy a pireuszi kikötő felől majd erre szállítanak? És hogyan viszonyul ez a hatalmas projekt ahhoz, hogy a másik oldalról pedig Magyarország a konkurens trieszti kikötőben - Pireuszhoz képest konkurens -, ott kíván egy magyar kikötői kapacitást építeni? Szijjártó miniszter úr azt mondta, hogy ha megvalósul a trieszti magyar kikötő, akkor az minden magyar és magyarországi cég tengeri szállítási lehetőségeit kielégíti. Pontosan mi a racionalitása a Budapest-Belgrád-fejlesztésnek ilyen szempontból, és hol vannak a konkrét megtérülési, kihasználási garanciák?

Hirtelen ennyi lenne a kérdésem, miniszter úr. Bízom benne, hogy ezekre kapunk tartalmas választ. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Visszaadom az elnöklést dr. Keresztes László Lóránt elnök úrnak, egyúttal szeretnék én is szót kérni.

(Dr. Keresztes László Lóránt, a Fenntartható Fejlődés Bizottsága elnöke átveszi az ülés vezetését.)

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (független), a Fenntartható Fejlődés Bizottságának elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszönöm szépen. Elnök úré a szó.

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! A mai miniszteri meghallgatáson keverednek több műfaj elemei: a miniszteri meghallgatás, a klasszikus lakossági fórum és a Lázárinfó stílusjegyeit vélem felfedezni itt, az ülésteremben. Én a miniszteri meghallgatás témakörére szeretnék elsősorban szorítkozni.

Amikor tavaly megkérdeztem öntől, hogy a megelőző egy év építőanyagár-drágulását hány százalékos mértékűre teszi, akkor tavaly december 10-én azt mondta nekem, hogy 30 százalékosra. Újra megkérdezem, hogy az elmúlt egy évvel a tavalyihoz képest ön szerint átlagban milyen mértékben drágultak Magyarországon az építőanyagok.

Ha már itt tartunk, és elvileg egy nagy sikertörténet, legalábbis a nemzetgazdasági miniszter úr szerint az árrésstop bevezetése, tehát valamifajta állami árszabályozás, akkor kérdezem, hogy ha ez tényleg így van, akkor miért nem lehet ezt alkalmazni az építőanyagokra legalább. Tehát ezt nevezhetjük építőanyagár-stopnak, -árrésstopnak, vagy a Lázár-féle 10 százalékos szabálynak, tehát, hogy legfeljebb

10 százalék haszon lehet adott esetben az építőanyagokban is. Bár, hogy ezt hogyan számolják ki, az, ugye, egy nagy bűvésztrükk, a valóság azért itt is 10 százalék fölé lőhet. De ez mégis fontos, mert az építőiparban a munkadíjak személyes benyomásaim, tapasztalataim szerint talán lassuló ütemben növekednek, hiszen jelentősen visszaesett az építőipari megrendelések száma, az építőipari termelés. Ez, ugye, azért nagyobb önmérsékletre készítette az építőiparban dolgozókat. Ugyanakkor én azt látom, hogy az építőanyagárak továbbra is jelentős mértékben növekednek, amelynek, mondjuk ki, nagyjából gazdasági, közgazdasági indoka nincs, az emberi tényező, a mohóság, a féktelen profitéhség hajtja leginkább ezt, mert racionális indoka szinte egyáltalán nincs.

Mint ahogy én úgy gondolom, hogy nincsen annak sem, miniszter úr, hogy most már 1,5-2 millió forint/négyzetméteráron kínálnak új építésű lakóingatlanokat, és gyakorlatilag egy 40-50 négyzetméteres, tehát rendkívül kicsi alapterületű lakásért emberek 25 évre vagy még hosszabb időre eladósodnak, egy adósrabszolgaságba kerülnek, még ha kedvezményesen is. Tehát negyedszázad az emberi élet léptékeihez képest oly sok idő, hogy az alatt baleset, betegség, sok egyéb olyan dolog történhet, amely miatt elveszíthetik könnyen még ezt a csekélyke 40-50 négyzetméterüket is. És szerintem itt is igaz az, hogy az emberi mohóságon, a féktelen profitéhségen, a hiénatempón kívül nem sok minden indokolja a 1,5-2 milliós négyzetméterárakat Magyarországon. Itt is érdemes lenne az állami beavatkozás, az állami árszabályozás eszközeivel élni a Mi Hazánk Mozgalom szerint.

Nem gondolkodtak-e el azon, hogyha már mértékadó becslések szerint akár 800 ezer forint/négyzetméteren is közepes minőségben, legalábbis közepes anyagminőségben meg lehet építeni ezeket a lakásokat, akkor azoknak a vállalkozóknak, akik vállalják, hogy a 1,5-2 millió forint/négyzetméterártól szabad szemmel láthatóan kedvezőbben, akár 800 ezres vagy egymilliós négyzetméterár-kategóriában megépítik, biztosít egyéb előnyöket az állam? Legyen ez bértámogatás, járuléktámogatás vagy bármilyen egyéb támogatási elem, a nap végén visszacsorog, hiszen ezek a vállalkozások valószínűleg akkor több munkaerőt foglalkoztatnak, többet költenek más célokra. Tehát ez nem kivesz a költségvetésből, hanem lehet, hogy körülbelül ugyanannyit hozzá is tesz, mert ezeket a négyzetméterárakat gyakorlatilag hitelből is lehetetlen megfizetni.

Többször javasoltam már, hogy a közbeszerzési eljárásokban sokkal nagyobb súllyal kellene szerepeltetni a helyi vagy regionális munkaerő foglalkoztatását. Erre körülbelül húsz éve lehetőség van a közbeszerzési jogszabályaink szerint. A gyakorlatban nagyon ritkán érvényesül, magyarul mondván, kimondva vagy kimondatlanul - akár egyébként ki is lehet mondani, nincs ebben semmi rossz, hogy - csak az nyerhet nagy állami építőipari beruházást, aki vállalja, hogy adott földrajzi térségben a legtöbb munkaerőt foglalkoztatja segédmunkás, szakmunkás és betanított munkás kategóriában egyaránt. Mi erről a véleménye?

Információi szerint hány fő vendégmunkás dolgozik a magyar építőiparban, mert minisztértársai 35 ezer vendégmunkásról beszélnek. Én úgy gondolom, hogy ez egy hanyagságon vagy szándékosságon alapuló alábecslés. Lényegesen többet érzékel ebből az ember országszerte, de persze szemrevételezés útján nehéz megmondani. Adataik szerint mennyi vendégmunkás dolgozhat ma a magyar építőiparban?

És ha már itt többen szóba hozták a választókerületüket vagy szűkebb térségüket érintő kérdéseket, ezt én is meg fogom tenni. De előtte még az átlag földi halandók problémái, miniszter úr: telekalakítási eljárás. Tehát, aki még veszi a bátorságot Magyarországon ahhoz, hogy családi házat építsen - tehát nem akármilyen kalandvágó és adrenalinfüggőség kell hozzá, az biztos, és kockázatvállalási hajlandóság -, már rögtön a nulladik lépésnél, a telekalakításnál örületes problémákba ütközik. Hogyha ez

még esetleg tulajdonjogszerzésre irányuló szerződéssel is meg van kombinálva, akkor három szakaszra bomlik. Soha nem értettem, hogy miért kell külön szedni a záradékolást, és aztán a telekalakítást. Miért nem lehet egy eljárásban lebonyolítani? Nagyon jelentősen lehetne gyorsítani a közigazgatási ügymeneten, amelynek szerintem a közigazgatásban dolgozók és a telekalakítást kérelmezők is nagyon örülnének. Egy teljes agyrém ma egy telekalakítást, egy egyszerű, sima telekalakítási eljárást lebonyolítani. Ez az alapvető napi működést akadályozza a fellendülésre váró építőiparban.

És itt van még az utak kérdése. Nagyon gyakran találkozunk országszerte olyan helyzetekkel, ahol már évtizedek óta fizikai értelemben kialakult az út, jogi értelemben az ingatlan-nyilvántartásban ez nem jelenik meg. Örületes, főleg az önkormányzatok számára akár tíz- vagy százmilliós pluszkiadásokat okozó szabályok vannak. Nem lehetne-e, mondjuk, annak az analógiájára, mely szerint 10 év után már sem bontást, sem bírságot nem lehet elrendelni akár szabálytalanul épült épületek esetében sem, hogy bizonyos idő elteltével jogi értelemben utánminősíteni az ingatlan-nyilvántartásban átvezetésre alkalmas módon azokat az utakat, amelyeket egyébként helyben ilyen formán használnak, már csak azért, hogy legalább valamilyen alapfelújítást el lehessen rajtuk végezni? Mert így - az egyik előttem szóló felszólaló mondta - nem feltétlenül a közutak, hanem a közforgalom elől el nem zárt magánutak is vagy kevésbé a közforgalommal érintett utak is olyan állapotban vannak, miniszter úr, kis túlzással, ahogy mifelénk szokták mondani, hogy a koca belefér a gödrökbe, amelyeken munkagépekkel meg honvédségi járművekkel lehet sérülés nélkül átjutni, és nem nagyon lehet felújítani addig, amíg arra engedélyt sem lehet kérni, mert, ugye, hivatalosan nem út.

És akkor nézzük a konkrét kérdéseket! A Strabag-ügy elég komoly hullámokat kavart. Hogy áll ez most? Mert elég nehéz tisztán látni. Zajlik a felújítás, tehát a Strabag tevőlegesen is igyekszik, dolgozik a hiba kijavításán vagy sem? Ha dolgozik, akkor milyen határidő az, ameddig ezt a munkát el tudják végezni, illetőleg számolhatnak-e a hibás teljesítés vagy késedelmi kötbér megfizetésével? Ha igen, akkor körülbelül milyen összegre rúg?

Az M49-es gyorsforgalmi elkerülőút két szakaszban épül, ez közelebbről érinti a térséget, illetve a választókerületet, amelyben jövőre is indulni fogok: igaz-e, hogy az első szakasz átadására jövő év szeptember végén kerülhet sor? És igaz-e, hogy régészeti feltárások miatt - talán találtak ott a régészeink értékes leleteket - csúszni fog a második szakasznak, tehát a befejezésnek az időpontja, akár egy vagy két évvel is eltolódik? Illetőleg hogy áll a román fél, hiszen a Romániának nevezett államalakulat irányából érkező útépitésről alig-alig vannak információink, és a kettőnek össze kellene érni.

Aztán a vasúttal kapcsolatban. Én nagyon-nagyon komolyan érdeklődnék a Debrecen-Mátészalka és a Mátészalka-Csenger vonal sorsa felől, főleg Mátészalka-Csenger vonatkozásában. Nem miniszter úron akarom számonkérni Fónagy János 2010-es önkormányzati kampányban tett ígéretét, akkor olyan nagyívű ígéretek fogalmazódtak meg, mely szerint akár Szatmárnémeti irányába újra lehetne nyitni a régi, még valamikor a Horthy-korszakban vagy a Horthy-korszak végén leállított vasútvonalat. Tehát egyáltalán lát-e erre reális esélyt, hogy a Mátészalka-Csenger nyomvonal helyett egy Mátészalka-Szatmárnémeti nyomvonalat célozzunk meg nagyon ambiciózus elképzelésként?

És végül, de nem utolsósorban nagyon fontosnak érzek egy olyan kérdést, amit tavaly is feltettem önnek, és most sem fogom ezt megkerülni, hiszen nagyon hitvány embernek tartom azt, aki elfelejtette, hogy honnan jött meg honnan kezdte. Nekem a szívem csücske marad életem végéig Kocsord. Ha nincs Kocsord, akkor én biztos, hogy most nem ebben a minőségemben vagyok jelen, és valószínűleg nem is az

Országgyűlésben. A kocsordi Tisza-kastély ügye, miniszter úr. A kocsordi Tisza-kastély egy kiaknázatlan aranybánya, 5 hektáros ősfás parkkal, két darab 500-800 méter mélységben megbúvó, elzárt termálkúttal, de igazoltan van ott termálvíz, és egy bő nettó 1000 négyzetméteres, statikailag kiváló állapotban lévő, de az elmúlt húsz évben gyakorlatilag a rókák és a borzok lakhelyéül szolgáló épületről van szó. A sors furcsa szeszélye folytán - ezt jegyzői időszakomból tudom - nem a kocsordi önkormányzat, hanem a mátészalkai önkormányzat kapta meg a rendszerváltás hajnalán. Ilyen módon, bár teljes egészében Kocsord területén található, de Kocsord soha nem rendelkezhetett vele semmilyen szempontból. Aztán a mátészalkai önkormányzat egy megalázó értékesítési eljárás során potom pénzért elkótyavetyélte még sok-sok évvel ezelőtt. Ismereteim szerint magántulajdonosa van, de ennek gyorsan utána lehet nézni az ingatlan-nyilvántartásban, és a rendkívül leromlott állaga miatt szerintem viszonylag jutányos áron tulajdonjogot lehetne vásárolni. De az is biztos, hogy jelentős állami injekció nélkül ezt nem lehet felújítani, oly mértékben leromlott az állapota. Nagyon nagy mértékben szorgalmaznám ezt azért, hogy a kocsordiak és a környéken élők is tartós munkalehetőségekhez jussanak. Ez az egész térség számára egy kitörési pont lehet. Az egészségturizmustól kezdve a hagyományos fizető vendéglátásig bezárólag sok mindenre alkalmas lehet. Úgyhogy én nagy tisztelettel ajánlanám az önök figyelmébe a kocsordi Tisza-kastély teljes felújítását, hogy a régi fényében pompázhasson. Köszönöm szépen. Ennyit szerettem volna röviden elmondani.

ELNÖK: Köszönjük, elnök úr. És most miniszter úré a szó.

Lázár János válaszadása

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen, elnök úr. Köszönöm szépen elnök úrnak a kérdéseket, igyekszem mindegyikre válaszolni. Amire nem tudok, ha megkapom a leíratot, illetve a felvételeket, akkor azokat írásban pótolom, illetve írásban is válaszolok majd.

Két személyes kérdés hangzott el. Az egyik azzal volt kapcsolatban, hogy Lázárinfók helyett miért nem a minisztériumban töltöm az időmet. Engem nagyon sok vád ért már az elmúlt 30 évben, 30 évvel ezelőtt léptem át a hódmezővásárhelyi városháza küszöbét először, de azt, hogy én ne végezném el a rám bízott munkát, senki nem mondta, és azt nem állította, inkább az ellenkezőjével szokták vádolni. Én azokat a politikusokat nem tartom semmire se, akik egy baj kapcsán odarohannak a helyszínre, és ott kamerákba fontoskodnak, de az ügynek egyébként semmivel nem tudnak segíteni. Tehát én nem azzal segítek a volánosoknak vagy a MÁV-osoknak, hogy odarohanok a balesetnél, ott elkezdek okoskodni úgy, hogy egyébként semmit nem tudok róla, meg nem értek hozzá, hanem azzal segítek, ha a szakemberek működési feltételeit biztosítom, és egyébként a háttérből pedig mindent kézben tartok. Ennek példaként mondom, hogy direkt össze vagyok kötve az Országos Haváriaközponttal a MÁV-Volán-csoportnál. Egyébként a Közútnak is van egy haváriaközpontja, tehát Magyarországon az összes állami tulajdonban levő, Közút által kezelt útszakaszon és az összes vasúti pályaszakaszon, az összes MÁV-os és volános eseményeket ugyanakkor kapom meg, mint a Közút vezérigazgatója vagy a MÁV vezérigazgatója. Legutóbb 11 óra 9 perckor arról kaptam értesítést - a digitális eszközök segítségével ez most már elég gyorsan megy -; az Országos Haváriaközpont 10:51-kor: „Debrecen és Ebes állomások között a jobb vágány mellett 2-3 méterrel egy ismeretlen személy holttestét találták meg, forgalomkizárás történik, a bal vágányon a közlekedés fenntartható”. Tehát ilyen részletességgel kapom az események függvényében és sűrűségében az információkat, hogy intézkedni tudjak. Éjjel-nappal működik ez a haváriaközpont és a Közútnak a baleseti ügyelete. Én a Közút baleseti ügyeletétől a halálos kimenetelű balesetekről

azonnal kapok tájékoztatást az egész országban, tehát pontosan tudom, hogy például karácsonykor, húsvétkor, a hétvégén milyen dinamikája van a halálos baleseteknek, mert már három éve csinálom ezt, és az Országos Haváriaközponttal a Volánnál és a MÁV-nál is össze vagyok kötve. Tehát megnyugtatom képviselőtársamat, hogy az eseményeket kézben tartom. Hogy én a nyilvánosság előtt okoskodjak és ott fontoskodjak, azt viszont nem tartom fontosnak és helyesnek, azzal nem segítek, hanem ártok.

A másik személyes megjegyzés pedig az én személyes életvitelemre vagy vagyoni viszonyaimra vonatkozott. Soha nem lesz már a magyar parlamentben olyan, hogy egy ellenzéki és egy kormánypárti képviselő egy szabály butaságában egyetértsen. De képviselő asszonynak pontosan tudnia kell, hogy a vagyonyilatkozási szabályok helyrajzi szám szerinti felsorolást tesznek kötelezővé, és ha valaki megtenné, hogy végiglapozza a vagyonyilatkozatom, akkor látni fogja, hogy a 36 oldal összesen 180 hektárnyi termőföldet takar, aminek egy része 0,5 hektárként van nyilvántartva. Tehát, ha arra lehetőséget kaptam volna a frakciómtól, amiben a frakcióm nem támogatott, hogy ugyan írhassem már be egyben, hogy mennyi földem van, vagy mennyi erdővel rendelkezem, az azt hiszem, hogy segítette volna a tisztánlátást. Valaki ebben az országban több ezer hektárral rendelkezik, és van, aki 50 ezer hektáron gazdálkodik. Csak a viszonyokhoz képest említeném. Az első termőföldet pedig 1993-ban vásároltuk, amikor, azt hiszem, éppen 18 éves voltam. Tehát ez 30 vagy 40 évnek a következménye.

Ami a képeket illeti, örülök, hogy a képviselő asszony ilyen jól tájékozott a képzőművészetben. Két szép alkotásról van szó. Ha a képviselő asszony holnap reggel nekem az idézett összeget ideadja, én reggel szállítom karácsonyra a képviselő asszonynak a képeket. (*Szabó Timea közbeszól.*) Tehát az értébecslést én azonnal elfogadtam. Ha a képviselő asszony ennyiért megvenné tőlem, akkor én azonnal viszem, szépen becsomagolom, sőt képmegvilágítót is viszek fölé, és fel is szerelem a maga lakásába ennyi pénzért. (*Derűlség. - Szabó Timea közbeszól.*) Tehát teljes helytállást vállalok. Igen, szóval ebben igyekszem helytállni, illetve állok a rendelkezésére.

Vannak képeim, de ezt mindenki tudja rólam; 30 éve a vagyonyilatkozatomban minden törvényes kötelezettségnek eleget tettem. Én azt gondolom, hogy ha az ember a polgári középosztálybeli létformát választja, vagy így gondolkodik képviselőként erről, akkor szerintem egy képviselőnek egyáltalán nem baj az, ha a magyar képzőművészetet azzal támogatja, hogy néha vásárol magyar képzőművészekről. A sajtó abba a hibába esett, hogy túlzottan magasra pozicionálta azoknak a műtárgyaknak az értékét, amelyek a lakásomban adott esetben láthatók. Egyébként pedig a megjegyzéseimet, amelyek az életvitellel kapcsolatosak, fenntartom.

Át is evezek mindjárt egy másik területre - a kérdések egy részét, ugye, a kastélyok és a műemlékvédelem kapta, amiről méltatlanul kevés szó esik. Azt én nagyon fontos dolognak tartom, hogy nem az a baj, hogy Magyarországon az elmúlt 35 évben nagyon komoly magánvagyonok jöttek létre minden kormány alatt egyébként - ez a dolgok normális menetrendje -; azt tartom egy fontos kérdésnek, hogy ezeknek a vagyonoknak mi a küldetése, sorsa, milyen társadalmi felelősségvállalás társul hozzájuk, és hogyan vesznek részt ezek a vagyonok ennek az országnak az életében vagy működtetésében.

Azt én rendkívüli mértékben hiányolom, hogy a magyar kortárs képzőművészetben, a magyar régi művészetben vagy éppenséggel a magyar műemlékvédelemben ezek a vagyonok semmilyen formában nem vettek részt vagy nem tartották fontosnak azt, hogy a társadalmi felelősségvállalás részében részt vegyenek. Az, hogy az OTP 50 millió eurót ajánlott föl a gödöllői kastély felújításához mint magánvállalat, egy olyan kastély felújításához egyébként, amit a magyar állam átadott

a gödöllői agráregyetemet fenntartó alapítvány tulajdonába, én ezt egy történelmi jelentőségű dolognak tartom. Soha senki még egy célra ennyit a köz érdekében nem ajánlott. Azt gondolom, hogy azzal meg kell barátkoznia a bizottságnak is, elnök úrnak is, a képviselőtársaimnak és az országnak is, hogy 1945-ben államosítottuk a kastélyokat a hozzájuk tartozó földterületekkel együtt, 1990 után privatizáltuk a hozzájuk tartozó földterületeket, és a kastélyok megmaradtak állami tulajdonban vagy köztulajdonban, egyházi vagy netán önkormányzati tulajdonban. Ezeket a kastélyokat, ezeket a kiemelt műemlékeket, akár Kocsordot vagy akár a Jeszenszky-kastélyt nem tudja a magyar állam a saját pénzéből felújítani, és nem tud bele funkciót tenni, mert ezek már alkalmatlanok iskolára, óvodára, kórházra, bölcsődére, egészségügyi, szociális intézményre. Méltatlan, hogy 40-50 éven keresztül ezeket az intézményeket erre használták. Mindenhol arra törekedtünk, hogy ezekből kitelepítsük a funkciókat; új bölcsődéket, óvodákat, szociális otthonokat építettünk. Az, hogy egy lerobbant, szakosított szociális elmeotthon létezik egy kastélyépületben, az sem az ápolóknak, sem a hozzátartozóknak, sem a műemlékvédelemnek nem jó. Nem ez a jó út, és nem ez a jó megoldás. Itt zsákutcában van Magyarország, mert még egyszer mondom, a kastélyokat létrehozó és működtető vagyon már magánkézben van - 2 millió 700 ezer földtulajdonos van Magyarországon -, az állami földterületek is privatizálásra kerültek, az erdőtulajdon még köztulajdon - 2 millió hektárnyi erdeje van a magyar államnak, de ezen kívül már semmi. Ezek a vagyonos emberek, akár középvállalkozók helyi szinten csak egy helyi kúria tekintetében nem tartották fontosnak és szükségesnek, hogy ezeknek az épületeknek a helyreállításában részt vegyenek, és közszégyenre ezek ott pusztulnak és ott romlanak.

Én egy olyan törvényjavaslatot tettem, én azon az oldalon vagyok, hogy transzparens körülmények között, ellenőrzött körülmények között a magántőkét próbáljuk ezeknek a létesítményeknek a működtetésébe és fejlesztésébe bevonni. Én ebben nagyon hiszek, illetve arról meg vagyok győződve, hogy magántőke nélkül nem fog menni, és arról is meg vagyok győződve, hogy lehet, hogy az a rendszer lehet, amit én kitaláltam, nem jó, de hogy valahol itt kell a megoldást megtalálni, az száz százalékban biztos. Nagyon remélem, hogy a következő időszakban az adórendszer, a jogszabályok arra fogják majd kötelezni és abba az irányba fogják terelni az úgazdagokat vagy az újabb gazdagokat, hogy ezért áldozzanak, és ez legyen egy fontos szempont, hogy felújítanak és fenntartanak, vagy átveszik működtetésbe egy-egy nagy épületnek a sorsát. Más megoldás, még egyszer mondom, hiszen a hozzá tartozó vagyontömeg restitúció hiányában nem az eredeti tulajdonosokhoz került.

Felhívom a bizottság figyelmét - a rendszerváltozás értékelésével kapcsolatban ez egy elhanyagolt terület és nem kibontott terület -, hogy Csehország az egyik olyan ország, amely az IMF szerint a fejlett országok közé fog tartozni rövid időn belül, vagy már elérte az európai fejlettségi szintet. Elszakadt tőlünk jelentős mértékben, a cseheket hátulról követjük, jelen van, a hátukat látjuk. Ennek az oka sokak szerint az, hogy a tulajdonjogot sokkal inkább tiszteletben tartották, és Csehországban volt restitúció: visszaszolgáltatták az eredeti ingatlantulajdonnak nagy részét, legyen szó erdőbirtokról, földbirtokról, kastélyról vagy netán belvárosi bérházakról. Könnyen lehet, hogy ezzel a kérdéssel, magával a mentalitással, a tulajdon tiszteletével összefüggésben van annak az országnak a sikere. Magyarországon ez olyan mértékben tabutéma volt, hogy mind a mai napig 300 hektár szerzési korlát van, ami tulajdonképpen lehetne 100 is vagy 500 is, mert semmiféle racionális magyarázata nincs, leszámítva azt, hogy próbál rokonságot felmutatni az 1945-ös I. földtörvénnyel, ami az államosítással volt kapcsolatban, ami 1000 holdig államosított. De ezt meghaladóan ez egy tabutéma mind a mai napig, hogy van a magyar államnak egy hatalmas erdőbirtoka - a Fenntartható Fejlődés Bizottságának talán ez is egy

kompetenciája, hogy a magyar állami tulajdonban lévő erdővagyonot védje -, csak azt is meg kell nézni, hogy az hogyan van kezelve és milyen társadalmi hasznot hoz, tehát a magyar állam kezében az erdővagyon hogyan hasznosul vagy milyen hasznot hoz, vagy pedig ott van kihasználatlan lehetőségként, ott hever, és az állam nem dolgoztatja és nem használja jól. Ezeket a kérdéseket fel sem lehet tenni a magyar társadalom számára. Ráadásul a politika is egyetértett abban, hogy az Alaptörvénybe bele kell írni, hogy restitúció már nem lesz. Így az, hogy a magyar egyházak, akik egyébként most már egymillió ember közösségi ellátásában vesznek részt, valaha is az erdőbirtokukat visszakapják annak érdekében, hogy iskolákat, óvodákat, szociális intézményeket tartsanak fenn, ez Magyarországon lényegében társadalmi tabukérdés. Ezek a kérdések, a műemlékvédelem ezzel szorosan összefügg.

A városok és a belvárosok sokkal jobb helyzetben vannak. Néhány lépésre vagyunk attól, hogy erősebb kötelezéssel a belvárosi társasházakat, városképi jelentőségű magáningatlanokat a felújítás irányába tereljük, de a külterületen, kisvárosokban vagy falvakban lévő műemléképületek közül nagyon jelentős nagyméretű épületek meghaladják a fenntartó magyar állam képességét. A Magyar Nemzeti Vagyonkezelőnek mint tulajdonosnak jelezni fogom a képviselő úr által elmondottakat. A kocsordi kastélynak egyébként már korábban utánajártam, részben azért, mert Tisza Kálmán miniszterelnöknek az egyik otthona volt, és a geszti Tiszakastély teljes egészében felújításra került, és ennek kapcsán Kocsord is látóképbe került. Én úgy gondolom, hogy egy román állampolgárságú vagy identitású vállalkozói csoport kezében van. Amennyiben ez magyar tulajdonba vagy köztulajdonba kerülne, valószínű előrébb jutna az egésznek a felújítása. Tehát a műemlékvédelembe be kell engedni szerintem a magántőkét transzparens, ellenőrzött keretek között, és meg kell teremteni annak a kultúráját, hogy egy magyar emberrel szemben elvárás legyen, hogy műemlékügyben áldozzon. Tehát ne az legyen az elvárás, hogy magánrepülővel közlekedjen vagy hajózgasson, hanem az legyen az elvárás, hogy a pénzét kastélyok felújítására, műemlékvédelemre költse. Ez az én álláspontom. Nem mondom, hogy mindenki osztatlanul osztja ezt a megközelítést.

Na, most kezdem akkor a főbb témákkal. Állami kiemelések ügye. Én úgy vettem át ezt az egész dossziét, hogy határozottan elleneztem az állami kiemeléseket, amit továbbra is ellenzek. Az állami kiemelésnek az a rendszere, ami korábban volt, és elszakított bizonyos építkezéseket trendszerűen például a Balaton partján - amit Szabó Rebeka képviselőasszony hozott szóba -, ez olyan változásokat indukált, ami kifejezetten hátrányos és káros volt az ország szempontjából. Én csináltattam egy katalógust, azon ingatlanok listáját és fényképes dokumentációját, amit kiemelési rendelettel hoztunk létre. Tehát nemzetgazdasági kiemelés történt, és a kiemelést követően meg kell nézni, hogy mi valósult meg a kiemelés eredményeképpen esztétikai minőségben, és mi valósult meg a hagyományos és rendezett szabálykultúra betartása mellett. Óriási a különbség. Tehát a kiemeléssel érintett vállalkozások visszaéltek a kiemelés lehetőségével, több pénzt kerestek, olcsóbb és rosszabb minőséget építettek, és a kiemelés nem előre vitte az országot, hanem hátrafelé. Ezért a kiemelés kapuját lényegében bezártuk, csak kifejezetten kormányhatározattal, kormányzati felelősségvállalás mellett lehet kiemelni.

Jelen pillanatban egyetlen ügycsoportban van relevanciája a kiemelésnek, már a nagy ipari építkezéseknél is a kiemelés egy nagyon összetett és bonyolult vitakérdés a kormányon belül. Nagy társadalmi érdek fűződik ahhoz, hogy Magyarországon a lakáspiac árait - amit Apáti képviselő úr szóba hozott - per négyzetméter alapon és a bérleti piac bérleti viszonyait megpróbáljuk átalakítani, megpróbáljuk lejjebb törni, megpróbáljuk lejjebb szorítani. Ehhez növelni kell a kínálatot, magyarul lakásokat kell építeni. Én azt a megrendelést kaptam a kormánytól,

hogy törvényi eszközökkel könnyítsen meg annak a lehetőségét, hogy a 2026-os évben húszezer lakás épüljön Magyarországon, döntően Budapesten. Az a vélelme a közgazdászoknak, hogy a lakásépítés egyenesen járul hozzá a gazdasági növekedéshez: minél több lakás épül, annál több, annál nagyobb gazdasági növekedés lesz, ami hajtja az építőipart, beruházásokat, vállalkozásokat. *(Közbeszólás.)* Azt tudom mondani, nem... Mondja a képviselő asszony, ez a Matolcsyhoz kapcsolódik. Nem, a szocialista kormányok ugyanígy gondolták, ezért lett devizahitelezés Magyarországon többek között, hogy a lakásvásárlásokat hajtsa, és ezért lett 1 millió 300 ezer devizahiteles.

Szeretném azt elmondani, hogy 10 ezer 410 darab lakás építéséhez járultunk hozzá, ebből 7500 van Budapesten és 2500 van vidéken. A vidéki városok közül lesz egy Veszprém, Szegeden, Debrecenben, a többi budapesti fókusszal valósul meg, és 38 ezer lakásépítés elbírálása áll előttünk. Én mindent megtettem annak érdekében, hogy amikor valaki megkapja a kiemelés lehetőségét, az Országos Tervtanács felé tereljem, és a szabályok betartására ösztönözsem a rendelkezéseimre álló, jóval kevesebb eszközzel. Ez volt, ahol sikerült, volt, ahol nem sikerült, vannak olyan nemzetgazdasági kiemelések, amelyek ellen nem tiltakozik a társadalmi közösség, vagy a helyi önkormányzat is támogatja, és vannak, ahol ez óriási vitát szül. Mert ez átvezet egy másik kérdésre, ez pedig az, hogy Budapesten - és majd jön nemsokára Szeged és Debrecen problémája, vagy éppenséggel minden nagyobb megyei jogú város kérdése - blokkházakat akarunk építeni, vagy nem akarunk építeni? Felülkerekedett az az álláspont - az országos főépítész, Lánszki Regő és az én álláspontommal szemben, ami azt mondja, hogy Magyarországon blokkházakra nincsen szükség, nem szabad több blokkházat építeni -, hogy Budapesten blokkházak építését lehetővé kell tenni. Ezek nem azok a panelek, amelyek a 80-as években ipari technológiával épültek, de most is előregyártott elemekből olcsóbb blokklakások valósulnak meg, amiknek a négyzetméterára, piaci ára körülbelül 900 ezer és 1 millió 100 ezer forint között lesz. A szegényebb, Budapesten lakást vásárolni akaró emberek érdeke a blokkházak irányába mutat, és lenyomja az esztétikai vagy adott esetben környezeti, fenntarthatósági szempontokat.

Tehát félreértés ne essék, nem kénye-kedve szerint dönt a kormányzat jobbra vagy balra, hanem a kormány mégis egy olyan testület, ahol különböző érdekek csatornázódnak be, és nagy érdek, társadalmi érdek fűződik ahhoz, hogy a kisebb pénzü emberek, kisebb pénzü fiatalok akár 50 millió forintból lakást tudjanak, új lakást tudjanak venni Budapesten. Ez egy nagyon nagy társadalmi érdek, nagyon sokan ezért lobbiznak. Ezt nem lehet másképp megcsinálni Budapesten, mint ahogy Bécsben, Berlinben, Prágában, Varsóban, Londonban és Párizsban sem, csak akkor, ha blokkházak épülnek.

Most, hogy a blokkházon belül mi mit tudunk Regővel ketten kialkudni a megvalósulás tekintetében, környezeti szempontok érvényesítése vagy lakhatás szempontjai érvényesítése tekintetében, az nyilván részben a beruházó intelligenciáján is múlik. Én sok polgármesterrel vagyok kapcsolatban, abban dolgozom, hogy a polgármestereket részben a beruházókhoz tereljem, a beruházókat meg részben törvényi kötelezettség hiányában is az önkormányzatokhoz. Én azt tapasztaltam eddig, kisebb és nagyobb beruházásokra vonatkozóan egyaránt, hogy a beruházók végül meg fognak állapodni az önkormányzattal, hozzá fognak járulni a közlekedés megépítéséhez, a közfinanszírozású intézmények létrehozásához. Konkrét kérdésre válaszolva: én készen állok azokkal az önkormányzatokkal leülni, ahol nagy blokkházak jönnek létre, hogy a közlekedésben vagy a közinfrastruktúrában miben tud az állam segíteni. Én érzem a rám eső felelősségét, és vállalom is ennek a felelősségét, félreértés ne essék, de azon dolgozom, hogy az önkormányzat meg tudja kopasztani jól a beruházót annak érdekében, hogy településfejlesztési szerződések keretében minél

több pénz lokálisan, helyben maradjon. De ez nem lesz elég természetesen azokban a kerületekben, ott az államnak valamiféle segítséget kell nyújtania, hogy ki tudja szolgálni; mondjuk, ezer lakásba odamegy négyezer ember, háromezer lakás, 12 ezer ember. Így kell számolni, mint egy kisváros, azok fognak megszületni úgy, ahogy egyébként Budapest külsőbb kerületein a nagy lakástömegek megszülettek. Csak azt akarom, hogy azt értsék, hogy van egy igény a fiatalok körében lakáshoz jutni. Magyarországon a lakások 90 százaléka saját tulajdonú és csak 10 százalék bérelt lakás. Tehát hiába mondja nekem bárki, hogy bérlakást kell építeni, a magyarok nem akarnak bérlakást, a magyarok saját tulajdonú lakásban akarnak lakni, mert 100 éve Magyarországon az van, hogy az embernek a vagyona alapvetően a lakása, meg esetleg van egy nyaralója vagy üdülője, ez a magánvagyon Magyarországon. Az emberek 90 százaléka saját tulajdonú lakásban lakik, és a fiatalok is saját tulajdont akarnak, nem akarnak 30-40 éven keresztül bérleti díjat fizetni és bérleti kiszolgáltatottságban lenni. Ez a két társadalmi érdek, ez a két társadalmi szempont konkurál egymással, amikor ezek az ügyek napirendre kerülnek.

Budapestet említették többen is, hogy mi a Budapesttel kapcsolatos személyes álláspontom, talán ez egy kérdés volt. Én voltam nehéz pénzügyi, gazdasági körülmények között tíz évig polgármester. Már akkor is a törvények és a jogszabályok teljesen egyértelműek voltak: ha valaki csődbe megy, akkor annak a rendezését az ott lakók érdekében meg kell ejteni. Az én választókerületemben az idén több település is csődbe ment vagy csődeljárás, adósságrendezési eljárás van, ami zajlik kistélepeken, Magyarországon tucatszám. Ha a budapesti főváros valójában csődben van, akkor adósságrendezési eljárás alá kell vonnia saját magát, fizetéseket kell jelentenie, és akkor szabályozott keretek között ez az eljárás, ez a processz lemegy. Ez azért volna furcsa, mert 2024-ben Budapesti Fővárosi Önkormányzatnak a helyiadó-bevétele összesen 437 milliárd forint volt, ami a legnagyobb Magyarországon. Sok település ezt nagyon távolról nézi, és nagyon óriási, csillagászati összegnek tűnik, de én nem látok bele a belső pénzügyi viszonyaiba. *(Közbeszólás.)* Igen, de nem látok bele a főváros belső pénzügyi viszonyaiba, nem is az én dolgom, nem is az én tisztem. Ha pénzügyi probléma van, annak a törvények lehetőséget biztosítanak a rendezésére. Ez persze kellemetlen dolog meg presztízspróbléma, mert nyilván fölvetik majd előbb-utóbb a választóknak, „de mégis ki volt akkor a város gazdája, ami pénzügyi csődhez vezetett”, a várossal szemben a kormány teljesíteni fogja a kötelezettségeit. *(Dr. Ferencz Orsolya távozik.)*

Én az a miniszter vagyok - olyat kérdez, olyat kérdez -, aki megállapodást kötöttem 2024-ben Karácsony főpolgármesterrel, aminek következtében ma minden fővárosi feleannyit fizet a tömegközlekedésért, mint fizetett 2023. december 31-én. Meg lehet állapodni a főpolgármesterrel, nekem ez a személyes tapasztalatom, lehet vele beszélni, velünk is lehet beszélni, csak jó volna, ha a pártpolitikai szempontokat ebben az ügyben vagy a választásokhoz közeledő nagy országos politikai szempontokat kicsit hátrébb lehetne tenni. Szerintem az az állítás, hogy a kormány miatt van csődben Budapest, ez nem fedi a valóságot.

Budapest gazdaságának újraszervezése, átvilágítása nélkül szerintem nem lehet a főváros pénzügyi helyzetét hosszú távon konszolidálni. Persze melyik az a főpolgármester, aki szívesen csinál végig egy restrukturálást, merthogy a főváros orrán-száján folyik kifelé a pénz, ez teljesen világos. Hatalmas intézményrendszer, iszonyú túlfoglalkoztatás, átláthatatlan költségszint, ezt mindenki tudja, akik ott ülnek, azok is, el is mondják a képviselő asszonynak maguk között, itt minden ellenzéki képviselő pontosan tudja, hogy ez így van, amiről én beszélek. Csak ez egy óriási politikai presztízavesztés volna a főnököknek, ha nekik egy újravágást, egy levágást, egy restrukturálást, egy csődöt kellene ilyen értelemben lemenedzselni. Az államnak az

a felelőssége, hogy megmentse Budapestet a csódtól, hogy Budapest ne legyen fizetőképtelen, és hogy működjének a budapesti közszolgáltatások, Budapestnek meg, ha normálisan lehetne beszélni, amit Magyarországon ma nem lehet a politikában, akkor az volna a felelőssége, hogy rendbe tegye a város pénzügyeit, a jó gazda gondosságának jegyében annyit költsön, amennyije van, illetve racionalizálja a költségeket, aminek nyilván az intézményrendszert illetően áldozata van.

A fővárosi tömegközlekedés kapcsán is megjegyzem és a megyei jogú városok tömegközlekedése, Pécs tömegközlekedése kapcsán is, vagy ott, ahol a Volán szolgáltat tömegközlekedést - hatvan ilyen település van Magyarországon, Keresztes elnök úr kérdezte ezt -, hogy először is Budapesten kötelező az önkormányzat számára a tömegközlekedés megszervezése, ezt finanszírozzuk és támogatjuk is. Ezt a pénzt eddig mindig megkapta Budapest, most is meg fogja kapni. Az összes többi megyei jogú városban nem kötelező a helyi tömegközlekedés megszervezése, de nyilván megszervezik, hiszen nem lehet másképp élni a városban.

Én azt vetettem föl, és továbbra is azt gondolom, hogy amikor áttekinti a kormány és az önkormányzati szektor közösen az önkormányzati feladatok ellátását, akkor szerintem mérlegelni kell azt, hogy ez önkormányzati feladat maradjon-e, vagy vegyük át.

Szerintem abban van fantázia, hogy van a MÁV, van a Volán, vannak az önkormányzati közlekedési cégek, ezek között akár egy tulajdonosi egységet, egy együttműködést, egy kooperációt, egy gazdasági együvé tartozást lehetne kialakítani közös tarifarendszerrel, közös menetrenddel, közös üzemeltetéssel, közös fenntartással. Ha a városok partnerek ezekben a lépésekben, akkor én állok ebben rendelkezésre. Biztos vagyok benne, hogy ebben a szegmentált, 93 ezer négyzetkilométernyi országban többfelé szakított közlekedési rendszer nem lehet hatékony, ezt jó volna egy kézbe terelni. Ez már fölvet persze autonómia- meg presztízskérdéseket, hogy ki adja, ki nem adja, vagy milyen föltételek mellett adja át a közlekedési vállalatát, de szerintem az értelmetlen, hogy öntjük bele a külső meg a belső forrásokat, valakinek kézbe kell venni, le kell konszolidálni, racionálisan át kell szervezni és fenntarthatóvá kell tenni. Senki nem akarja megszüntetni a megyei jogú városokban a tömegközlekedést, nyilvánvaló, hogy erre szükség van, és nyilvánvaló, hogy ezt le kell finanszírozni. Mint ahogy az én cégem, bocsánat, az általam fölügyelt cég, a Volán, folyamatosan díjkedvezményeket ad megyei jogú városoknak, kisebb városoknak, nagyobb közösségeknek annak érdekében, hogy ne menjenek csődbe. Minden várossal megállapodtunk, minden önkormányzattal megállapodtunk, az adósságot leépítjük, restrukturáljuk, és részletfizetési kedvezményeket vagy elengedést adunk. Ellenzéki városok is jó néhányan vannak ebben a sorban. Tehát a helyi tömegközlekedés most már beépült a közszolgáltatásokba, azt fönn kell tartani. Az a kérdés, hogy ezt az állam csinálja, ha egyébként is az állam finanszírozására van szükség, vagy pedig ez éppen marad az önkormányzati finanszírozás keretében.

Többen fölvetették a gazdasági makrokérdéseket. Ilyen például az építőipar kérdése. Apáti képviselő úr, szerintem az idén nem volt már olyan mértékű áremelkedés, mint 2022-2023-ban. Én azt gondolom, hogy jelentősen lassult a kivitelezői áremelkedés. Árrésstophoz hasonló intézkedés az importban mindenféleképpen kellene. Minden második építőanyag, amit használunk, az import. Tehát 50 százalék az import hányada a fölhasznált építőanyagoknak, ami óriási szám. Ez volt több is, most ez lefelé haladt valamennyivel, de még így is nagyon nagy.

Tehát azt tudom mondani, hogy az árak kontrollálása, a regisztráció, számos eszköz van, az mindenféleképpen itt alkalmazandó. Szerintem ilyen olcsón, mint 2024 második fele, 2025, soha nem épített Magyarországon senki sem, mert ha fölpörög az építőipar, mondjuk, bejön 20-30 ezer új lakás a piacra, építendő lakás, ha fölpörgeti az

állam a beruházásokat, akkor nyilván ez jelentős mértékben emelni fogja a költségeket. Tehát aki ma épít, viszonylag olcsón épít, mert magasabb az építőipari kapacitás, mint az építőipari kereslet.

120 ezer vendégmunkás van az országban ökölszabály szerint állandóan, ennek szerintem egyharmada lehet az építőiparban, és alapvetően kínaiak jönnek be románokon keresztül és törökökön keresztül. Tehát EU-s tagállamban alapítanak kínaiak céget, és azt már nem tudjuk korlátozni. Tehát a kínai gyárakban sok kínai munkaerő van. Vannak magyar cégek, amelyek ezzel tudnak versenyezni, de én azt látom, hogy a nagy külföldi, elsősorban kínai építőipari beruházásoknál vagy építőipart igénylő beruházásoknál van a külföldi munkaerőnek nagy aránya.

A mondatomat próbálta Szabó Rebeka képviselő asszony értelmezni, ami a vasút sorsára igaz. Azért azt gondolom, hogy fölnőtt emberek vagyunk, pontosan tudjuk, hogy mi történt ebben az országban az elmúlt negyven esztendőben. Itt az elmúlt negyven évben a vasút egyetlenegy politikai hatalom számára sem volt elsődleges prioritás, aminek van egy nagyon egyszerű oka. Az egyszerű ok az, hogy először is senki nem tudta eldönteni a rendszerváltozás után, hogy a vasút milyen mértékben lesz fontos és kell majd a közlekedésben, másrészt pedig ebben az országban a 210 ezer kilométernyi úthálózat több mint a 8 ezer kilométernyi vasút.

Ha ma megkérdezzük 3200 polgármestert, hogy mondja már meg, hogy mi a legfontosabb baja a városnak, falunak vagy községnek, akkor azt fogják mondani, hogy az út, és nem azt fogják mondani, hogy a vasút. Van néhány település már, elsősorban a nagyvárosok, ahol agglomerációs megfontolások miatt a vasút a legfontosabb.

A negyven évben - az én mondatom túlzó volt-e, nem hiszem - nem volt jó gazdája a vasútnak, nem volt igazi gazdája a vasútnak, nem volt központi prioritás a vasút és a MÁV sem, ezért alakultak ki ilyen viszonyok. Valaha ez volt Európa egyik legjobb vasúti társasága, a második világháborúig mindenképpen, de még a 60-as, 70-es években is az európai élmezőnybe tartozott, a 90-es, 2000-es években pedig tudta tartani a német átlagot, tehát a német átlagnak megfelelő menetidővel és késési idővel dolgozott a MÁV-csoport. Az utóbbi időben, amikor 40-50 éves járművekkel és 40-50 éves infrastruktúrával dolgozunk, ez egyszerűen leamortizálódott. Ebbe fektetni kell. Mindenki tudja, aki országgyűlési képviselő, hogy ez nem megy magánalapon, és nem tud a MÁV magától...

Európában mindenhol a vasúti infrastruktúra az államé, és a vasúti járműbeszerzésbe is beszáll az állam, ezzel támogatja és segíti az embereket. Most jutottunk el a társadalmi fejlődésnek egy olyan szintjére, hogy ez a kérdés előkerült, és elő van készítve az egész egy nagyívű fejlesztésre és beruházásra. Ha én most döntést hozok, és a pénzt hozzárendelem, öt év múlva lesz belőle jármű, ha európai járművet veszünk, ha kínai járművet veszünk, akkor pedig három év múlva lesz belőle jármű, ez a piaci valóság. De ezeket a kérdéseket el kell dönteni.

Én annyit tudok mondani, tiszta lelkiismerettel állíthatom, hogy minden döntést előkészítettünk, azt gondolom, hogy abszolút korrekten. Bárkinek is kell a tárcát átadnom, akár saját magamnak, de mondjuk azt remélem, hogy valakinek át tudom adni, és nem ragad rajtam vagy nem marad rajtam örökre, nem mintha nem élvezném a mai bizottsági meghallgatások végtelenségét, de azért, hogy mondjam, ennyi bajjal más is foglalkozhatna már a politikusok közül. Túl sok jelentkező nincs rá. De azt tudom mondani, hogy bárki is veszi át a tárcát tőlem, teljesen előkészített, döntésre alkalmas és jó döntésekre alkalmas munkát végeztünk, amit ebben a két-három évben el tudtunk végezni, és nagy döntések következnek, komoly pénzügyi következményekkel fognak járni, és meg fogják változtatni az ország közlekedési struktúráját. Ez egyáltalán nem lehet kétséges senki számára.

Ami még itt egy dolog, és megfontolásra javaslom Szabó Rebeka képviselő asszonynak is, az az, hogy úgy kellene vasutat fejleszteni, hogy magyar hozzáadott érték legyen benne. A vasút amortizációját jól mutatja, hogy valamikor Magyarország mozdonyt is tudott gyártani. Ma ennek esélye sincs meg. Amit ma Magyarország reálisan létre tud hozni, az vasúti kocsi Dunakeszin és Szolnokon, InterCity-kocsikat tudunk gyártani, gyártjuk is, jók is, de motorvonatot már nem tudunk gyártani, ettől nagyon távol vagyunk. Tehát ha azt akarjuk, hogy Magyarországon motorvonatokat vegyünk, vagonokat vegyünk, mozdonyokat vegyünk, vagy villamost, vagy éppenséggel HÉV-et, ennek a legyártására mi önállóan nem vagyunk képesek. El fogunk költeni több ezer milliárd forintot a következő években, teljesen mindegy, hogy ki kormányozza az országot, több ezer milliárdot fog erre elkölteni, és az a veszély fenyeget bennünket, hogy ennek nagy része külföldre fog kerülni, mert nincs ilyen kapacitás.

Ezért az én javaslatom, vagy ahogy én ehhez hozzáállok, vagy amit a kormány számára én megfontolásra javaslak, hogy egy magyar kötöttjármű-gyártási kapacitás is épüljön föl erre Szolnokon és Dunakeszin, és próbáljunk minél több pénzt itt tartani mindabból, amit erre az egész ágazatra ráküldtünk, mint ahogy a busznál megcsináltuk. Magyarországon 5800 busza van a Volánnak, ami mindent ki tud pótolni és ki tud egészíteni, ami a MÁV-nál hendikep. Ez egy óriási fegyver a magyar állam kezében. 5800 busszal lehet Magyarországot diszlokálni egy másik irányba, ha véletlenül ezt indokolja valami.

Amikor én miniszter lettem, nekem azzal kellett novemberben kezdenem, hogy azt megnézzem, hogy ha Szabolcs megyét ki kell üríteni, akkor hogy tudom az embereket és az eszközöket vasúton átvinni a Dunántúlra, és hogyan lehet kimenteni az ország egyik részét a másikba. Egy olyan dunai híd van, ahol most a vasúti közlekedést korlátozás nélkül lehet bonyolítani, ami óriási nemzetbiztonsági kockázat, teszem hozzá, mert nyilvánvaló, egy háborús környezetben ilyen megfontolásokat is kell érvényesíteni.

Csak azt akarom mondani, hogy ezer darab buszt vásárolunk most, ami magyar előállítású, Mosonmagyaróváron gyártják le, Krankovics úr a Kravtexnél gyártja le a magyar buszokat, aminek nagy része magyar hozzáadott érték, nem összeszerelő üzem, ő maga gyártja a főalkatrészeket is. Tehát meg lehet teremteni a pénzköltésnek azt a módját, hogy ez Magyarországon maradjon, és ezt megfontolásra javaslom a fideszes barátainak is, az ellenzéki képviselőtársaimnak. Ezt nem istencsapásaként és tehertételként kell fölfogni, hogy ilyen bajban vagyunk; most ezt egy lehetőségnek kell fölfogni a magyar gazdaság és a magyar tömegközlekedés újjászervezése okán és szempontjából is.

Néhány konkrét mondás. A költségekre kérdezett Szabó Rebeka képviselő asszony. M6-os autópálya. Nem számolta bele a képviselő asszony, hogy a magyar szakaszon a horváttal ellentétben egy mérnökségi állomás is van, ami tízmilliárd forint volt, és a per kilométer adatokat ez nagymértékben eltorzította.

A Szilasliget esetében két válaszom is van önnek. Először is, a településrendezési tervek szerint egyes intézményi terület ez a terület, és nem park a besorolása, és jelenleg nem csak zöld van ott, hanem van egy egyhektáros kiterjedésű, szilárd burkolattal ellátott terület, ahol az építkezés nagy része a tervek szerint meg fog valósulni.

Fonyódon a helyi szabályozás engedte meg az építkezést, és nem mi. A helyi szabályozás többet engedett, mint mi, és az országos főépítész csavarta le. Pont fordítva történt, mint amit ön mondott. A helyiek engedték, hogy a Cordia megépítse azt, amit ön kifogásolt. Tehát a helyiek kezében volt a helyi építésrendezési terv, és azok engedték, az országos főépítész avatkozott be és csavarta legalább két szinttel lejjebb

az épületet annak érdekében, hogy a balatoni kilátás megmaradjon. Egy teljes szintet lecsavartak, és a Balaton felé az átlátást az országos főépítész beavatkozása biztosította. Ezzel együtt, hogy ez egy kritika is lehetne, mondjuk, a helyi döntésekkel szemben, én annak vagyok nagy híve, hogy a helyiek döntsék azt el, hogy mi épülhet és mi nem.

Ugye, a kiemelés kiveszi a helyiek kezéből ezt a jogot, ez egy probléma. Én mindenkinek még egyszer mondom, azt tanácsolom, hogy küzdjön a polgármesterért, én ebben igyekszem segíteni, és a beruházókat pedig arra intem, hogy meg kell állapodni a helyiekkel. Én azt gondolom, hogy az ellenzéki pártok ebből Budapesten a választások előtt nagy ügyet tudnak csinálni, már ez az ügy megy is előre, a média már fölkapta, a társadalom érdeklődik a nagy blokkházak építése iránt, és nyilvánvaló, hogy ez a beruházókat és a kivitelezőket önmérsékletre kell hogy utasítsa.

A mohácsi Duna-hidat nagyon sajnálom, hogy újra szóba hozták. Én ezt nagyon-nagyon hibának gondolom, és nagy felelőtlenségnek tartom, hogy ezzel próbálnak érvelni, mert nem a mohácsi Duna-híd elmaradása oldja meg a budapesti hidak problémáját. Budapesten több híd megépítésére is szükség van, ennek az előkészületei zajlanak is, nem a főváros és a kormány közötti együttműködés nehézségei a hídépítés elmaradásának az oka. A mohácsi Duna-híd építése azzal függ össze, hogy a szerbek Magyarországon keresztül akarnak árut behozni. Három helyen lehet megcsinálni ezt. Az egyik nyilván a mostani Röske, ami a legsúlyosabban terhelt európai határátlépési pont, Schengen-külső 15 millió határátlépéssel, amire példa nincs Európában, 4 óra hosszas várakozással, fenntarthatatlan. Mellé kell tenni Kelebiát, és mellé kell tenni Hercegszántót. Hercegszántónál jön be az észak-vajdasági autópálya, azt el kell vinni Baja irányába, ott el kell fordítani Mohács irányába, Mohácson át kell vinni a Dunán 4 sávon, és föl kell vinni az M6-os autópályára. Tévednek akkor, amikor azt mondta Arató Gergely, hogy az autópálya-bevétel Mészáros Lőrincchez kerül. Ez nem így van. Én szedem be az autópályadíjat, őhöz semmi nem kerül, az autópálya-koncesszió egy fillért nem visz ebből ki. Mi szedjük be a 880 milliárd forintot, az hozzánk kerül, és minden, ami ezt bővíti és gyarapítja, az az adófizetők pénze lesz. Az, hogy a koncesszióban megvalósuló autópálya-fejlesztésért fizetünk, ha mi csinálnánk, is fizetnénk, az teljesen természetes dolog, annak nincs ehhez köze.

Tehát fel fogjuk hozni a pireuszi kikötőkből az árut vasúton is. Keresztes képviselő úr megkérdezi, hogy mi értelme van megépíteni a Budapest-Belgrádot. Ugyanaz, mint a mohácsi hídnak. Megvették a kínaiak a kulcskikötőket Görögországban, a nyugat-európai, kínai áruellátás ezekből a kikötőkből közúton és vasúton jön föl Nyugat-Európa irányába. Ez Magyarországon megy át, és Magyarországon kell ebből leszedni a tejfölt, ami azt jelenti, hogy a Magyarországon áthaladó tranzitot meg kell adóztatni, meg kell fizettetni. Erről szól minden, és a környékbeli településeknek, mint Bajának, logisztikai lehetőséget kell biztosítani ahhoz, hogy a bajaiak például logisztikai parkot - az EU-s belépési pontnál, aki Szerbia felé jön, abból - üzletet, gazdaságot tudjanak szervezni. Budapest körül ma már nem autópályát építenek, logisztikai gyűrű épül a mi tudásunk és felfogóképességünk nélkül, mert külföldiek azt látják, hogy ide fog a kínai áru csoportosulni, innen fog tovább menni Nyugat-Európába, és ennek a hasznát próbáljuk mi szedni.

Kérdezte a megtérülést. Azt tudom mondani, képviselő úr, hogy még át se adtuk a Budapest-Belgrádot, és az áruforgalom már lekötötte a kapacitás harminc százalékát. A MÁV mint a pálya üzemeltetője, eladta a vasúti áruszállítás 30 százalékát úgy, hogy még a pályát meg se nyitottuk. El fogja adni az összeset, tehát több lesz a kereslet a Budapest-Belgrád áruszállításánál, nem fog elférni rajta az áruszállító vonat és a személyszállító vonat, akkora lesz a kihasználtsága egy éven belül. Ezt tudom önnek mondani és garantálni.

A hitelszerződésben semmi titok nincs. Elmondtam a Gazdasági Bizottság ülésén is: az EIB-hitelben sincs semmi titok és a kínaiban sincs. Az üzleti titok, hogy aki a pénzt adja, mennyiért adja. Nem az a titok, hogy milyen feltételekkel vesszük fel. Az a titok benne, hogy hány százalékra kapjuk. Ez az EIB hozzájárulásán múlik, és a kínaiak hozzájárulásán múlik, hogy ezeket a szerződéseket nyilvánosságra lehet-e hozni vagy nyilvánosságra kell-e hozni. Az EIB-szerződés is szóba került, mi azért nagyon-nagyon sokat lobbiztunk, hogy megkapjuk. Volt, aki ellenünk lobbizott, végül nem miattunk hozott ilyen döntést az EIB, csak, ha nekünk nem adta volna meg, tucatnyinak nem tudta volna megadni, ezért az egyenlő elbánás elvét érvényesítve, megadták nekünk az EIB-hitelt. Az EIB-hitel, magyar önerő és IKOP együtt 1200 milliárd.

Tehát amit Szabó képviselő asszony kérdezett, hogy most akkor mondjam meg, hogy hogyan lesz vagy lesz-e, 1200 milliárdot kell elköltenünk kötött pályára. Ebben első helyen van a HÉV, a H5-ös HÉV Szentendrére. Amit ön mondott a Pünkösdfürdő utcai felüljáró kérdéséről, azt megvizsgálom, mert most felülvizsgáljuk a műszaki tartalmat. A kollégáim szerint ott vannak aluljáróra is felüljárója javaslataink. A 85 milliárd csak az IKOP-pénz és csak a pályaeépítésben. A 85 milliárdra még rá kell tenni 90-et annak érdekében, hogy a 21 kilométeren minden állomás, minden aluljáró, minden felüljáró rendben legyen. Azt tudom mondani, hogy ha építünk valamit, végre úgy csináljuk meg, hogy azt teljes egészében kiszolgálja a társadalmi igényeket.

Ehhez jön még a járműbeszerzés, ahol úgy számolunk, hogy 18 járművet veszünk, 6,3 milliárdra becsüljük mi egy járműnek az értékét, és így jön ki a 120 milliárd, és így jön ki a kettőből összesen a 290 milliárd forint az 1200-on belül, amiről az előbb beszéltem. És én szeretnék márciusra mindenre leszerződni. Tehát nem választási duma meg nem bullshit, hanem én szeretném ezt normálisan elindítani, mert 60 évesek a járművek, alig kapunk már műszaki működtetési engedélyt. Nyilván mindenkire vigyázunk, de ezek a járművek leélték az életüket, mint ahogy a vasúti járművek nagy része is ezen már túl van.

Mészáros Lőrinc és a V-híd kérdése. Én azt szeretném elmondani, hogy sajnos hallok mindenfélét, nemcsak magyar, hanem külföldi vállalkozásokról is, ami az alvállalkozókkal kapcsolatos teljesítési láncot illeti, ezért szeretném átlátni a teljes teljesítési és a teljes értékláncot. Tehát azt szeretném látni az open book elv segítségével, hogy a szubalvállalkozók hogyan és mennyiért lettek kifizetve. Két dolgot akarunk: látni akarjuk, hogy a fővállalkozó mennyit keres, és garanciát akarunk, hogy az alvállalkozók ki legyenek fizetve. Most egy gyors vizsgálat következik. A V-hídat is érinti természetesen, félreértés ne essék, de érint másokat is, mert máshonnan is vannak ilyen panaszok és észrevételek. Az az alvállalkozó, aki a szerződés szerint teljesített, elvégezte a munkáját, tisztességesen helyállt, annak a pénzét oda kell adni, nem lehet visszatartani semmilyen okra hivatkozással sem.

Én cáfolom azt, hogy a lakbérárak elszabadultak volna. Én azt gondolom, hogy pont most egy korrekcióra kerül sor. Ami pedig Kőbányát érinti, igen, benne van a felújításban, amit kérdezett képviselő úr. Az akadálymentesítés Kőbányát is érinteni fogja, a beruházókkal való együttműködést a közlekedés területén és az önkormányzatokkal való együttműködést kérem és ajánlom.

A túlépítésre mondom, én egyetértek a túlépítési kritikákkal. Az előbb elmondtam, de azt is elmondtam, hogy milyen társadalmi ok hozza ezt elő vagy indukálja. A rozsdára és a barnára megvannak a szabályaink, vannak rozsdavezeték, aminek a beépítéséről lehet beszélni, és vannak barnavezeték, aminek a revitalizációjáról lehet beszélni. De ha Budapesten a fiataloknak akarunk olcsó lakást építeni, ahhoz hely kell, és az túlépítéshez vezethet, itt kell balanszírozni, hogy az önkormányzat még el tudja fogadni, el lehessen már adni a lakásokat, tehát valahol 1

millió körül kellene lennie a per négyzetméterárnak, és a környezeti szempontokat így kell egyesíteni. Arra a kérdésre, hogy vállalkoz-e személyes felelősséget, vagy a kormány vállalkoz-e felelősséget, arra egyértelmű igennel próbáltam válaszolni.

A fővárosra válaszoltam. Gajdos Lászlónak nem kell lemondania az én megítélésem szerint a nyíregyházi állatkert igazgatói pozíciójáról.

Ami a gyermekszegénységet illeti, én azt az európai uniós adatot citálom ide, hogy a szegénységi kockázatnak kitett magyar lakossági arány az Európai Statisztikai Hivatal szerint 31 százalék volt 2010-ben, és most 19 százalék. Németországban 18,5.

Tehát az az ökölszabály, hogy 20 százalék alatt legyen a szegénységi kockázatnak kitett lakosok száma egy államon belül, az Európai Unió statisztikája szerint érvényesült. Ha egyetlen szegény vagy szegénységben, nélkülözésben élő gyerek van, az is pont több eggyel, mint ami lehetne vagy kellene hogy legyen. Tehát én azt gondolom, hogy ha van itt restancia, abban kökeményen kell dolgozni, és elfogadom a kritikákat, és mindennek utána kell menni, mert - és erről Tiszavasváriban pont elég sok szó esett tegnap este a lakossági fórumomon - származásától függetlenül a gyerek nem viselheti a szülei hibájának vagy a szülei életformájának a sorsát, következményét. Ilyen értelemben az állam minden gyerekért felelősséggel tartozik, sőt a hátrányos helyzetű gyerekek jelentik az igazi tartalékot az ország szempontjából. Pont a hátrányos helyzetű térségekben, a legelmaradottabb térségekben, a legrosszabb körülmények között született gyerekek jelentik a nagy tartalékot, és oda kell az állami erőforrásokat összpontosítani. Nem migránsok kellene, hanem ezeket a gyerekeket kell megemelni, kiemelni és előrejuttatni. A magyarországi cigányság gyerekeiről beszélek alapvetően, ahol szerintem óriási előrelépésekre van szükség.

Azt tudom mondani a képviselő asszonynak, ajánlok egy statisztikát a figyelmébe, nagyon tanulságos: 2010 óta hogyan változott a nyolc általánost végzettek aránya és a középiskolát végzettek aránya. 2010-ben a legrosszabb helyzetben lévő megyékben és körzetekben, térségekben 50 százalék volt a nyolc általánost végzettek aránya és 30 százalék a középiskolát végzettek aránya. Most megy a 30 százalék felé a nyolc általánost végzettek aránya, és a járások nagy részében 50 százalék a középiskolát végzettek aránya. Ez azt jelenti, hogy a legrosszabb helyzetben született gyerekek most már nem nyolc általánost, hanem alapvetően középiskolát végeznek vagy próbálnak elvégezni. Tehát én azt gondolom, hogy nemcsak beszélünk, hanem próbálunk is érdemben előrelépni.

Ami az M44-est illeti, igaza van képviselő úrnak és képviselő asszonynak is. Én annyit tudok tenni, körülbelül 250 millió lenne egy ilyen hatástanulmány elkészítése a szarvasi lecsatlakozó esetében, én ennek a megrendelésére készen állok. Szarvas és Orosháza nyilvánvalóan, de ez egy - (*Csepreghy Nándor felé:*) a Békés megyei Nándinak mondom, hogy ez egy -, és utána megvizsgáljuk ennek a lehetőségét.

Egyébként képviselő asszonyt megcáfolom annyiban, hogy az M44-es Békés megye számára egy új lehetőség. Békés megye egy föltáratlan lehetőség. Orosházának nagyon komoly gazdasági problémái vannak, hiszen két munkaadó is leépítésre kényszerült, ami megütötte Orosházát. Az a kérdés, hogy Békéscsaba emelkedése, ahol viszont 2500 új munkahely jön létre, és új ipari központ létesül Békéscsabán, mennyiben fogja Orosházát is emelni. Békéscsaba és Orosháza együtt kezelendő egyébként az én véleményem szerint a közelség és a kulturális együvé tartozás okán is.

Én azt a pesszimista verziót, hogy ott semmi esély nincs, egyáltalán nem támasztom alá. Szerintem Békés megye egy olyan keleti megye, ahol óriási lehetőségek vannak. A Békés megyei átlagkereset, a Békés megyei foglalkoztatottság, a Békés megyei átlagnyugdíj jóval az alatt a szint alatt van, ami Magyarországot jellemzi, tehát ott kitörési pontot kell teremteni. Ennek érdekében csináltuk meg. Megvan a vasúti pálya Szolnok-Békéscsaba-Lókösháza, megvan az autópálya Budapest-Kecskemét,

Kecskemétnél van egy csomópont, de megvan az autópálya Budapest-Kecskemét-Békéscsaba között. Én dolgozom a Békéscsaba-Debrecen, Békéscsaba-Szeged négy-sáv-sítá-sán, ami Orosháza is érinteni fogja, mert Orosháza mellett négy-sáv-s lesz az út. Ennek a kiviteli terveit lerendeltük óriási pénzért, és a következő tíz évben megvalósítható. Tehát négy-sáv-sal össze lehet kötni Szegedet Békéscsabával, és Orosháza mind a két irányban mozog, mert Békéscsaba és Szeged irányába is nyitott. Mindeközben kidolgoztattuk a Békéscsaba-Szeged vasúti pálya villamosítá-sát is, Orosháza-Hódmezővásárhely között pedig a vasúti pályát korszerű-sítettük, most már 80 kilométer/órás sebességet garantálunk, mert a Szegedre való ráhordás ebből a régióból is kiemelt jelentőséggel bír. Még majd visszatérek Orosházára, csak ezt szerettem volna elmondani, hogy azért az az állítás árnyalásra szorul, hogy Békés megyét megfosztottuk volna a lehetőségektől.

Amit még szeretnék mondani Keresztes Lóránt képviselő-társamnak, hogy én Komló ügyében azt döntöm, amit a komlói önkormányzat dönt. A demokratikus legitimáció minden tüntetést figyelembe véve is, és minden közbenjárás-t figyelembe véve is a helyi önkormányzatnál van, ami praktikus-an azt jelenti, hogy a helyi települési önkormányzat képviseli a komlóiakat. Amit a komlói önkormányzat mond, az lesz. Ha azt mondják, hogy ez kell, ne számoljuk föl, ne adjuk át nekik a fejlesztési területet, akkor én arra is nyitva állok. Tehát nekem nincs dogmatikus álláspontom, meggyőzhető vagyok, és várom a komlóiak belső vitáinak a lerendezését, de szerintem be kell terelni a képviselő-testületbe, és a képviselő-testületben kell elérni az álláspontok fölűlvizsgálatát. Arra a kérdésre, hogy hajlandó vagyok-e megfontolni vagy mérlegelni: igen, hajlandó vagyok.

Ami a 2023-as vonalracionalizálást illeti, mármint hogy számonkérték, hogy mi ugyanúgy leépítünk, mint a vörösök tették, ez nem fedí a valóságot, mert én minden-hova küldtem buszt. A 2010 előtti vasúti bezárásoknál autóbusz sem volt. Itt minden megszüntetett vagy leépített, leállított vonal helyett autóbuszjáratot biztosítottunk a vasúti nyomvonal és a vasúti menetrend szerint. Tehát a busszal kiváltottuk a vasutat, magyarul, jobb körűlmények közé kerültek az utasok, mintha vasúton mentek volna, mert gyorsabban és komfortosabb körűlmények között jutottak el.

Kistelepülés-szerkezetes, falvas övezetben, ami alapvetően falvakat fog össze, vasutat főntartani szerintem aránytalanul drága. Autóbuszt kell üzemeltetni, ráadásul kisebb autóbuszokat, mint ahogy Sebők képviselő asszony mondta, hogy nagy busz ne járjon tíz utassal, kisebb autóbuszokat kell üzemeltetni, és még többet belőle. Én azt gondolom, hogy a vasút a fővonal, megyei és megyei jogú városi, nagyvárosi agglomerációk, és arra meg ráhordani, mint ahogy egyébként a Volánnak ez volt a koncepciója. MÁVAUT-nak hívták eredetileg a Volánt, annak érdekében, hogy a MÁV-ra hordja rá a személyforgalmat Magyarországon, és a Volán csak később önállósodott és vált állammá az államban. Most, hogy összevonjuk, a kettőt úgy akarjuk megszervezni, hogy a MÁV van fölűl, és a Volánnak ki kell szolgál-nia a tulajdonképpen a MÁV-ot. De van olyan településszerkezete az országnak, ahol vasúti pályával nem lehet operálni a legjobb vagy a legkorrek-tebb szándék tekintetében sem. Én a hatásvizsgálatot szívesen megteszem, tehát kész vagyok a hatások vizsgálatára Komló tekintetében.

A helyi tömegközlekedés, Volán és Pécs vonatkozásában - válaszoltam.

Vízgazdálkodás. Megosztom ön-nel azt a kormányzati titkot, hogy rendkívül sok szó esik erről kormányzati körűkben vagy kormányzati ügyekben, és a Fideszen belül is, ugyanis kettészakadt ilyen szempontból az ország, és kettészakadt a politika. Mi, akik az Alföldön vagyunk parlamenti képviselők, olyan valósággal szembesülünk, ami tulajdonképpen az 1860-as évek óta nem jelentkezett Magyarországon, akkor volt

egyébként, teszem hozzá, ez pedig az, hogy ma az Alföldről 200 milliméter csapadék hiányzik, 200 milliméter víz hiányzik a földből. Teljesen átlagos számot mondok, ez van, ahol több vagy kevesebb. A Dunától nyugatra ez már nem így van, a Balatontól nyugatra még kevésbé van így.

Tehát az ország mezőgazdasági térképe, vízgazdálkodási térképe kétarcú. Minden kritikát állok, elfogadok, és igazat is adok önnek. Amit ön elmondott, ugyanígy gondolom én is, ami a vízviisszatartást, vízpótlást illeti.

Egy kérdésben van azonban egy koncepcionális vita, ami nincs lefolytatva, azért nincs döntés. Mi az agrárium, illetve mi a víz szerepe? Most azt akarjuk-e, hogy föltöltsük vízzel a tájat, és legyen egy tájgazdálkodás, vagy profi, élelmiszeripart kiszolgáló agráriumot akarunk, ahová öntözővíz kell, hogy egyáltalán még kukoricát lehessen termeszteni Magyarországon, mert kukorica nélkül nincs élelmiszeripar? Tehát ha élelmiszeripari alapanyagot akarunk, mert önellátók akarunk lenni, és üzletet akarunk csinálni az élelmiszeriparral, akkor agráripart és agrárbizniszt kell szervezni.

Ez nem a homokhátság ügye. Homokon nem lehet kukoricát termeszteni. 40 aranykoronás termőföldön lehet kukoricát termeszteni Hajdú-Biharban. Ha engem kérdez a homokhátságról, ilyen szempontból a legegyszerűbb, ha visszaadjuk a tájnak a területet, és nem próbálkozunk szántóföldi növénytermesztéssel, mert teljes egészében esélytelen és kidobott költség az ablakon. Ha azt a pénzt itt kidobná az ablakon, többre mennének vele. A józan paraszti ésszel: homokba vizet vezetni - nem lesz belőle semmi.

Ami a mezőgazdaságot illeti, természetesen a tájgazdálkodás és az ottaniak életminősége, ahogy a homokvidéki tanyák kútjaiból már nem lehet vizet venni, ezt rendezni, de biztos, hogy agráripari minőségű növénytermesztés nem lesz belőle.

Ezért mondom, hogy nem olyan könnyű a kérdés. Úgy fog megoldódni, ha egy olyan vidékfejlesztési tárca lesz, amelyben benne van a vízgazdálkodás, benne van az élelmiszeripar, és benne van a teljes agrárportfólió, akkor lehet szegmentálni, és akkor lehet különböző megoldásokat alkalmazni.

Önnek 100 százalékban igaza van. A 200 milliméter pótlására visszajutott 200 milliméter öntözővíz nem azonos értékű azzal a 200 milliméterrel, amit a csapadék jelent. A csapadékhiány jelenti a magyar vidék, agrárium élhetőségét, egyáltalán azt, hogy élettérként az Alföld fölfogható legyen. A teljes megsemmisülés felé haladunk. Olyan földrajzi, olyan természeti jelenségek vannak, amelyek brutális aggodalomra adnak okot. (*Szabó Tímea közbeszól.*) De 400 hektárt adtunk oda, és még van belőle nagyon sok. Tehát Magyarországon van termőföld. Azt szeretném, hogy legyen, aki művelje, és legyen hozzá kedve, de ha nincs csapadék, akkor nem lesz hozam, ha nincs hozam, akkor esélye sincs a gazdasági eredményességnek, a profitabilitásnak.

Tehát azt tudom mondani, képviselő úr, hogy értem a zöld- és természetvédelmi szempontokat, ezt is az agráriummal együtt kell kezelni egy tárcán belül. Értem ezeket a szempontokat, csak döntéseket kell hozni, hogy melyik területen. Fontos a természetvédelem, a zöldszempontok, de az agrárbiznisz az intenzív növénytermesztés és agrárgazdálkodás szempontjából nem ugyanaz a biznisz. Ezt kell világosan szegmentálni, és ezt kell világosan látni, hogy hol mire van szükség. Az ön számai teljesen korrektek, a vízhiány brutális valóságot jelent, és azt tudom mondani, hogy hogy nincs igazából eldöntve, hogy most mit akarunk, mert ha ilyen lesz az Alföld, akkor olcsóbb lesz Lengyelországból importálni kukoricát, mint Magyarországon előállítani. De, ha Lengyelországból importáljuk a kukoricát, akkor nem lesz magyar élelmiszer-önellátási képesség. Ezek a dolgok így függnek össze szorosan egymással. Ma Magyarországon aki almát vesz, Lengyelországból veszi, aki sajtot vesz, Szlovákiából és Lengyelországból veszi, de tejet még elő tudunk állítani. Magyarországon 174 ezer darab tehén van, 130 olyan mezőgazdasági üzem van, ahol

100 darabnál több tehen van, és csak pár tucat van, ahol 100 alatti tehenlétszám van, ami azt jelenti, hogy csak nagyipari tejelőállítás van, és csak nagyipari tehenészetek vannak. Ezeknek a tehenészeteknek viszont óriási mennyiségű takarmányra van szükségük, ha azt nem tudjuk előállítani, ezt nem fogjuk tudni csinálni. A takarmányhoz öntözővíz kell. Na most akkor melyik a fontosabb? Hogy a tájba vizet rakjunk, és a zöldszemponatok, a természetvédelmi szempontok érvényesüljenek, vagy az, hogy öntözzek, kivegyem a vizet a folyókból, ezzel is csökkentve a vízszintet, azért, hogy tejtermelést tudjak végezni? Hiszen a tej nagy része vízből áll, és a tehen nagy része is, mint akik biológiát végeztek, pontosan tudják, hogy vízből adódik össze. Tehát ezek a kérdések, ha nincsenek ezek végiggondolva nemzetgazdasági szinten, akkor értelmetlen az egyik sarkát megfeszíteni.

Önnek abban teljesen igaza van, hogy az az örültség, hogy kiengedjük az édesvizet, sokkal többet, mint ami az országba bejön, ez egy tarthatatlan dolog, és a kormány hibát követett el, amikor nem épített nagy víztározókat tíz évvel ezelőtt. Csak árvízvédelmi tározók vannak, amelyek vízviisszatartásra, az ön által képviselt felfogásban teljesen alkalmatlanok. Ez való igaz. Egy balatonnyi édesvíz megy ki úgy az országból, hogy Afrikában ölik az emberek egymást ezért az édesvízért. Ebben mind korrekt az ön állítása, és ebben nincs a kormánynak egy konzekvens vidékfejlesztési, agráripari szempontokat figyelembe vevő, végigvitt döntése, és ezzel adós mindenki. De attól, hogy erről valaki sokat tud beszélni, még semmi nem történik, látható az én példámból is.

A következő kérdés. Bocsánat, de annyi kérdést tettek fel, hogy muszáj vagyok válaszolni. Sebők képviselő asszonynak részben próbáltam válaszolni.

Az M8-as M9-es utat kérdezte valaki: 10 milliárdért meg lesz rendelve a felújítása. Az úthálózatra kérdeztek még rá, Keresztes elnök úr kérdezte, hogy adóval hogyan állunk, illetve a helyi adó meg az egész úthálózat... Azt szeretném elmondani, hogy amiket 2010-14-ben felújítottunk, ha elmúltak 10 évesek, radikális romlás következik be. Az út ciklusa az, ha felújítja az ember, nyolc évnél kell az első beavatkozást, tíz évnél nagyobb beavatkozás. Ha nincs 10 éven belül kezelve, karbantartva az út, akkor visszajutunk oda, ahol a tíz évvel ezelőtti felújításnál elkezdtük. Senki nem tudja az önkormányzatoknak biztosítani azt a pénzügyi forrást, ami ezt garantálni tudja. Bárki kormányozza az országot, az utak karbantartása és felújítási finanszírozása lesz az egyik legnagyobb kérdés, és a közhangulatra szerintem ez érdemben nagyon jelentős hatást fog gyakorolni.

Becsó Zsolt-nak tudom mondani, hogy február 1-jével lesz meg a Losonc-Budapest autóbusz-közlekedtetés.

Szentendrét megválaszoltam, Losoncot megválaszoltam.

Az M30-assal kapcsolatban Apáti képviselő úrnak mondanám, hogy folyik az aszfaltozás, és már a szalagkorlát építése zajlik. A meghallgatás alatt a Strabag azt üzent, hogy december 15-ére be akarja fejezni a felújítást, de ezzel az ügy nincs megoldva, mert senki nem tud arra a kérdésre válaszolni, hogy újra meg fog-e csúszni az út, és miután a Strabag csináltatta a kiviteli tervet, nem én, ezért övé a felelősség a kivitelezésben. Ez egy óriási beruházás, egy domboldal, jól ismeri, képviselő úr, hogy egy domboldallal megy le az út, ami alatt víz van, és megcsúszik folyamatosan. Tíz centit süllyed viszonylag rövid idő alatt. Ha az aszfaltozás után ugyanígy fog süllyedni - ez tavasszal fog kiderülni meg majd jövő nyáron -, akkor remélem, hogy nem kell lezárni, de ez a veszély fenyeget.

Az M49 szeptemberben lesz átadva, 2026-ban az első ütem, a másodikra nekem volt egy ígéretem a kivitelezőktől 2026 végére, 2027 elejére, most 2027. júniust mondanak, én abból semmiféleképpen nem szeretnék engedni. A román oldalon lefolytatták a közbeszerzést, és a 13 kilométert megépítik, tehát amikor mi készen

leszünk, a románok is meg fogják építeni. Úgy tudom, hogy talán magyar kooperáció is van benne.

Debrecen-Mátészalka vasútvonalra adok egy írásbeli ütemezést és egy írásbeli választ, Juhász közigazgatási államtitkár asszony pedig a telekalakítással kapcsolatos, nem a tárcához tartozó hatásköri ügyben fog önnek válaszolni.

A közbeszerzések tekintetében én teljes egészében egyetértek azt illetően, hogy a közbeszerzéseknél a helyi szempontokat kell érvényesíteni. Magyarországon nem ezt az utat járjuk, ma Magyarországon az az érvényes és eredményes közbeszerzés, ami a legolcsóbb. Nem vesszük figyelembe a helyi munkáltatást, a helyi anyagfelhasználást, a helyi bányából származó anyagfelhasználást, a logisztikai költségek kézbentartását, a környezetszennyezést. Ezt nem értékeljük. Most nagy sokára talán el tudok odáig jutni, leerve mindenféle lobbít, elsősorban a külföldieket, hogy ezeket a helyi, lokális szempontokat egy bírálatként, bírálati szempontként lehet érvényesíteni.

A HÉV-nél a másfél éves lezárást még pontosabban megválaszoló képviselő asszonynak. A műszaki, technológiai okaira 12-szer kérdeztem rá, a munkatársaim nem tudják másképp megoldani, csak úgy, ha vonatpótlás lesz, nyilván buszokkal, amit a BKK-val, a Közúttal és a Volánnal, MÁV-val közösen kell megszervezni.

Félreértések elkerülése végett jelzem Keresztes és több képviselőtársamnak: nem hozzám tartozik az építéshatóság, hanem a kormányhivatalhoz. Én szabályozással foglalkozom, jogszabályokat alkotok, de az építési engedélyeket nem a tárcám adja ki. Felügyeleti jogkör ugyan van, de nem mi vagyunk az elsőfokú és bizonyos kérdésekben a másodfokú építési hatóság sem. Ezt csak azért mondom, hogy a beépítésekre vonatkozó, építési engedélyre vonatkozó kritikákat csak félig tudom akceptálni, és nem tudom teljes egészében befogadni.

Azt a megközelítést, hogy mi kerül másfél millió forintba, el tudom fogadni. Szerintem az ingatlanfejlesztők a másfél millió forinton nem 10 százalékot keresnek. Ezt Apáti képviselő úrnak mondanám. Valahol úgy van az, hogy ha egymillió forint körül van egy négyzetméter lakás, akkor fognak keresni 10 százalékot. Ami fölötte van, az az ezt meghaladó profitmargin.

A HÉV-re még mondanám, hogy realisan a lezárás 2028-ban lesz. A tender eredményéről még nem lehet tudni, most van kiírás alatt, az Alstom nem is jelentkezett, csak hogy megnyugtassam képviselő asszonyt. Csak a legjobb technológiát vesszük meg, ami leginkább fenntartható, tehát ócskavasat nem veszünk, és rossz technológiát nem szabadítunk a választópolgártársakra.

Ferencz Orsolya képviselőtársam, Budapest belváros. Én ezzel teljes egészében egyetértek, amit mondott. Túlterhelt a belváros, nyilván én vidékiként szélesen élő alföldi városból jövök, tehát nálunk szélesek az utcák, és ezek a szűkössegek értelmezhetetlenek. Átlag alföldi vagy hódmezővásárhelyi ember számára szinte már a lakhatóság vagy a lakhatatlanság kategóriába tartozik. De itt megint van egy vita. Most a belváros egy lakóövezet vagy egy társadalmi, gazdasági, szellemi, intellektuális központ? Szeretném elmondani - elnök úr figyelmébe ajánlom -, hogy 1,7 hektár területre kell felépítenünk 50 ezer négyzetméternyi egyetemi épületet tízezer embernek. Tízezer gyereknek építünk 1,7 hektáron, a katolikus egyháznak felajánlottunk 40 hektárnyi telket a Nyugati mögött, amire nem volt fogadókészség, aminek az volt az oka - és ezt a szempontot is mérlegelni kell -, hogy tulajdonképpen a Nemzeti Múzeumtól egészen ki a Heim Pál Kórházig létrejön egy egyetemi campushálózat. Ott van már a Pázmány, a Károli Egyetem hatalmas campust épít a Ráday utca környékén, nagy fejlesztésük lesz, a SOTE fejleszt végig az Üllői úton, és a Közszerológiai Egyetem fejleszt egész kinn az Üllői út és a Heim Pál közötti területen. Itt több tízezer diák lesz. A pázmányos diákok szerettek volna itt maradni, diákok a diákokkal. Ezt is akceptálni kell, csak nekünk úgy kell fölépíteni azt az épületet a

józsefvárosiak megérthető tiltakozása mellett is, hogy 25 méterre lesz az 50 ezer négyzetméternyi épület építése szemben a szomszédtól. Nem vigasztalja a szegény embert, hogy amikor megépíttette, akkor ötszörösére fog a lakásának értéke emelkedni, mert ez lesz Magyarország legdrágább környéke majd, hiszen az egész Palotanegyed fel lesz újítva, és az összes ingatlanon ingatlanberuházás szempontjából értéknövelő beruházások fognak bekövetkezni. De a valóság az, hogy - igaza van a képviselő asszonynak - túlterhelt a belváros, konfliktusos a belváros fejlesztése, mert két funkció vitatkozik egymással, a lakhatás és a használat. Azt mutatják a nyugat-európai nagyvárosi példák - és Karácsony főpolgármester úr figyelmeztetett bennünket, hogy a kilencedik legnagyobb városról beszélünk Európában, mármint az Európai Unióban -, hogy a belváros a használati funkció irányába halad, és nem a lakhatási funkció irányába halad. Olyan drága lesz a belváros pár éven belül, ami megfizethetetlen egy átlag magyar választópolgár számára. Ez a realitás és ez a valóság minden nagyvárosban. Ezt nem tudta senki se megoldani. Ez a nagyvárosi létnek és a nagyvárosoknak a problémája. Az egy más kérdés, hogy itt még a kerületek ellenállásában lehet bízni, de a kerületek sokszor az ingatlanok fejlesztése és nem pedig az ingatlanberuházások visszafogása mellett vannak.

Elnök úr, szeretnék arra lehetőséget kérni, hogy amit nem tudtam megválaszolni most ebben a vizonválaszban, akkor ezt írásban megválaszoljam a kollégáim közreműködésével.

A Veres Péter Gimnázium rajta van a célkeresztben vagy a horizonton, nemcsak azért, mert képviselő asszony ott tanult (*Szabó Timea közbeszól.*), hanem a fejlesztés szempontjából, tehát nem csak azért, mert képviselő asszony ott tanult, ez is fontos, nem elhanyagolható, de mégsem a legfontosabb érv, hanem elsősorban a gimnázium teljesítménye és társadalmi beágyazottsága miatt. Nyul Zoltán helyettes államtitkár foglalkozik a fejlesztéssel, erről is adok egy státuszt, ha elnök úr ehhez hozzájárul.

ELNÖK: Köszönjük szépen miniszter úrnak a tájékoztatást, a válaszokat. Nem volt ez egy rövid meghallgatás, de én azt gondolom, hogy a kérdések sokasága is aláhúzta azt, hogy indokolt ezeket a témákat felvetni, illetve azt gondolom, hogy az elhangzott kérdések, illetve témák is mind-mind önállóan rendkívül jelentős kérdéseket érintettek. Nagyon köszönöm előre is, ha az itt el nem hangzott válaszok tekintetében kapunk írásban lehetőséget, hogy tájékozódjunk, illetve nagyon sok olyan kérdés merült fel akár itt a miniszter úr válaszából, ami most indíthatna el egy, én azt gondolom, hogy rendkívül fontos, sorsdöntő vitát, főleg itt a vízgazdálkodás kérdései. Nagyon-nagyon komoly kérdőjeleket jelenítettek meg, de nyilván ezt kifeszítené a bizottsági ülés kereteit.

Kérdezem elnök urat, hogy van-e röviden záró gondolata.

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke: Köszönöm szépen én is miniszter úr tájékoztatását az elmúlt évben végzett tevékenységről. A Vállalkozásfejlesztési Bizottság ezt tudomásul vette.

ELNÖK: Köszönjük szépen elnök úrnak. A Fenntartható Fejlődés Bizottságának sincs más feladata, mint hogy tudomásul vegye a tájékoztatást. Köszönjük szépen miniszter úrnak és a munkatársainak.

Most 2 perc technikai szünetet rendelek el, de nagyon kérem a Fenntartható Fejlődés Bizottsága tagjait, hogy még maradjanak itt, hiszen egy rövid, de fontos döntés még előttünk van. Köszönöm szépen. (*Rövid szünet.*)

Megyünk is tovább, az egyebek napirendi pont következik. Elnök úrnak először is megadom a szót.

Egyebek

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elnöke: Köszönöm szépen. A Vállalkozásfejlesztési Bizottságnak az egyebek napirendi pont maradt csak hátra. Jelzem, hogy minden valószínűség szerint ez az idei évben az utolsó bizottsági ülésünk. Van-e bárkinek közérdekű észrevétele, bejelentése? *(Nincs jelzés.)* Ha nincs, akkor a Vállalkozásfejlesztési Bizottság mai ülését bezárom. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönjük, elnök úr. Igazából nekünk is csak az egyebek napirendi pont van. Tudják képviselőtársaim, hogy a november 25-én tartott ülésünkön egy fontos napirendi pont, az akkumulátorhulladékokról tartott tájékoztatás közben határozatképtelenné vált a bizottság. A jegyzőkönyvvel kapcsolatban egy szavazást kell megejtenünk. Én azt gondolom, hogy addig, amíg zajlott ez az ülés, fontos, hogy jegyzőkönyvbe is kerüljön. Én arra kérem a Fenntartható Fejlődés Bizottsága tagjait, hogy ezt támogassák, hogy a jegyzőkönyv erről elkészüljön. Kérem, aki támogatja, jelezze! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Úgy látom, hogy ezt egyhangú döntéssel elfogadtuk.

Annyit szeretnénk még jelezni, hogy az előzetes tájékoztatás alapján november 26-án sikeresen megtartottuk Rómában a találkozót Mauro Rotelli úrral, az olasz képviselőház környezetvédelmi bizottságának elnökével a feldolgozhatatlan olasz szemét importjával kapcsolatban. Nagyon előremutató találkozó volt, azt gondolom, sikerült elindítanunk pozitív folyamatokat. Erről majd később bővebb tájékoztatást adok önöknek.

Nem tudom, hogy van-e további hozzászólás, kérdés. *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, a mai ülést lezárom. Köszönjük szépen a képviselőtársaimnak és munkatársainknak, hogy részt vettek az ülésen, illetve lehetővé tették, hogy az ülést megtartsuk. Köszönöm szépen.

(Az ülés befejezésének időpontja: 14 óra 44 perc)

Dr. Apáti István
a Vállalkozásfejlesztési
Bizottság elnöke

Dr. Keresztes László Lóránt
a Fenntartható Fejlődés
Bizottsága elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Horváth Éva Szilvia, Lajtai Szilvia és Földi Erika