2014. szeptember 13–14., hétvége • LXXII. évfolyam • 215. szám, 16+12 oldal • 245 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Van határidő az elszámolás kezdetére, de még kérdés, mikor jöhet majd pénz

- Az OTP ügyében is az Alkotmánybírósághoz fordult a törvényszék.
- Az idén nem lesz vége: Rogán Antal januári startot ígért. **Gazdaság →6**

hétvége
12 oldalas melléklet
MINDEN SZOMBATON!

Közlekedés A megyeszékhelyek az évtized végéig sem kapják meg az autóutakat

Ezermilliárd nem elég

Az évtized végéig megépülhet a ferihegyi gyorsvasút, folytatódhat az autóbuszpark cseréje, de a megyeszékhelyeket továbbra sem köti majd össze egymással gyorsforgalmi út, és maradnak a lassú vonatok is. Készülnek a közlekedésfejlesztés legújabb tervei.

Kapitány Szabó Attila

Az országhatárokat elérő sztrádákra valóban van esély 2020-ig, ám a megyeszékhelyeket összekötő, irányonként kétsávos autóutakra feltehetőleg több mint egy évtizedet várhatnak az autósok. Emellett kevéssé valószínű az is, hogy 15-16 évnél hamarabb sikerül felszámolni a rossz pályaállapotok miatt bevezetett sebességkorlátozásokat a vasútvonalakon – derül ki a nemzeti közlekedési infrastruktúrafejlesztési stratégiából. Az Európai Bizottságnak készült terv egészen 2050-ig tartalmaz kitekintést – a következő harminc évben az egész éves költségvetést kitevő összeget, összesen 12 410 milliárd forintot költenének el a szakemberek –, ám valójában csak 2030-ig szól. Addig elég lenne 8132 milliárd forint is. A 2020-ig hátralévő évekre pedig mindjárt két keretszám is van, egy szolidabb és egy szabad költekezést feltételező vaskosabb. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) finanszírozási korlátokat tartalmazó forgatókönyve 2020-ig mintegy 2400 milliárd forint elköltésére látna lehetőséget, de akár 5400 milliárdot is elkölthetőnek látnak, ha elereszthetik a fantáziájukat.

Ennyi pénz azonban nem lesz. Az unió idén induló hétéves költségvetési időszakában az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) 1034 milliárd forint közösségi támogatás lehívását teszi lehetővé. De a többi program közlekedési célra lehívható morzsáival együtt sem esik le több 1600 milliárdnál.

A 2014 és 2020 között előkészítésre és megvalósításra javasolt közúti, illetve vasúti fejlesztések előzetes listáját az NFM október végéig terjeszti a kormány elé. Az ágazati stratégia szerint mindenesetre az uniós költségvetési ciklus végéig a többi között megépülhetnének az európai törzshálózathoz tartozó, még hiányzó gyorsforgalmi utak. Újabb szakaszokat kaphat az M0-s, szélesebb lehet a többi között az M1-es, az M15-ös, az M2-es, esetleg az M3-as, M5-ös, M7-es. Ám úgy tűnik: a minisztériumban az M0-s befejezésére nem fogadnának. A fővárost elkerülő autóútból körgyűrűt csináló északnyugati szakasz megépítését ugyanis az előkészítést igénylő fejlesztések közé sorolja a stratégia, miközben a „nagy kockázattal", köznapi megfogalmazással nagyon nehezen megvalósítható projektek között mutatja be.

A hajósok is hiába reménykednek, a Duna kikötői 2030-ra sem feltétlenül felelnek meg maradéktalanul az uniós elvárásoknak. És a kerékpárosok is úgy készüljenek, hogy a hazai bringautak hálózatának is maradnak hiányzó elemei.

Oldja a hangulatot, hogy „biztonsággal megvalósítható" fejlesztésekből is akad néhány. Így például 2020-ig javarészben megtörténhet a személyszállító vasúti járművek és az autóbuszpark cseréje. Talán, mert ehhez nem kell mást tenni, mint vásárolni. Folytatódhat a meglévő közúti infrastruktúra tervektől függetlenül kényszerű felújítása, fejlődhet az elővárosi autóbusz-közlekedés és javulhatnak az utazási körülmények is. Sőt a Liszt Ferenc repülőtérnek ismét megígérték, hogy megkapja a belváros gyors elérését lehetővé tevő közlekedési kapcsolatot, ami elvben egy reptéri vasutat jelenthet.

Ha pedig ez nem elég, vannak „megvalósítható" projektek is. Ezen belül is a „kiemelt hasznosságúak" csoportjában jelenik meg például a közösségi közlekedési szolgáltatások igényalapú tervezése. Amiből azt lehet kiolvasni, hogy a kormányzat berkeiben is tudják: az utasokra odafigyelő menetrendtervezéstől ma még évekre vagyunk. Éppen úgy, mint a vasúthálózat vagy Budapest közlekedésbiztonsági szempontból indokolt fejlesztéseinek végrehajtásától. Az évtized végéig szóló „nagy hasznosságú" tervek között ugyanakkor olyan „megvalósítható" ötletek kaptak helyet, mint a vasúti csomópontok és állomások fejlesztése, az elkerülő utak fejlesztése.

A fejlesztések évente 1395 milliárd forint társadalmi haszonnal kecsegtetnek – számolták ki. Megtakarítást ígér a javuló szolgáltatási színvonal, az utazási idő, illetve a baleseti károk csökkenése és az üzemköltségek mérséklődése is. A szaktárca szerint, ha sikerülne végigvinni a finanszírozási korlátok nélküli, 5400 milliárd forintot közelítő fejlesztési programot, a társadalmi haszon évente 1140 milliárd forintra rúgna az évtized végéig. Ha viszont be kell érni a korlátozott lehetőségekkel (a 2400 milliárdos kerettel), akkor a várható éves haszon sem haladja meg az évenkénti 615 milliárd forintot.



A szakértők 5400 milliárd forintot is el tudnának költeni az úthálózatra 2020-ig, de annyi szinte biztosan nem jut majd erre a célra FOTÓ: MÓRICZ-SABJÁN SIMON

ÖTÖDIK HASÁB

Számtan

Nem kell sokat várnunk, amíg Orbán Viktor ismét helikopteren száll fölébe, hogy az ukrán határrendészet megtekintésén túl, a rezsiharc állásain innen, szemügyre vegye a bankokkal szemben folytatott ádáz küzdelem hadállásait is. Tudtuk, hogy a kampány egyik fő eleme lesz az újra felfedezett elszámoltatás – valami értelmet kellett ismét adni ennek a remek szónak, ha már a látványpereket csendben elbukták, és a minden jogelvet megszegő végkielégítés-adót végleg felszámolni volnának kénytelenek (de, mint látjuk, ez sem megy valami jól).

A Fidesz számítása nem túl bonyolult: miután a magyar háztartások döntő többsége legalább a vasalót hitelre vette az elmúlt években, várhatóan elenyésző lesz azoknak a száma, akik legalább néhány ezer (jobb esetben tízvagy százezer) forintot nem kapnak – vagy készpénzben, vagy a most is fizetett részlet csökkentésének formájában –, ha a bankok fizetnek majd. Minekutána pedig az emberek a felújított főtereknél jobban csak azt szeretik, ha van mit enniük, hálásak lesznek azon politikai pártoknak, amelyek elintéznek némi elemózsiát. A krumpliosztás és a rezsicsökkentés is ezért hatékony, de ezeknél is jobb módszer a népszerűség növelésére a bankok kifacsarása: nem kell bajlódni a teherautóval, számlaformátummal és narancssárga boksszal sem.

Apró homokszem a gépezetben, hogy az adósok egy huncut fillért se láttak eddig, és valójában a kormány most is csak ígéri, hogy nincs már sok hátra, és a törlesztőrészletek akár 30 százalékkal is csökkenhetnek. Ami annyit jelent, hogy már csak 15 százalékkal lesznek magasabbak, mint 2010-ben. Mert most az akkorihoz képest 45 százalékkal gyengébb a forint. De legalább a jegybank nyereséges, és van miből közgazdászokat képeznie. *(A szerk.)*

Vélemény



A civilek tehene

Az utóbbi évtizedek megpróbáltatásai közömbösséget, sőt kárörömöt szültek – véli Tanács István. →**9**

A Balaton-projekt

Megyesi Gusztáv vidékfejlesztést olvas ki a híres feleségek jelöltségéből. →**9**

Távozik az MVM rekordnagyságú reklámkeretének irányítója

Felkai György kommunikációs vezető távozásának hírét nem kommentálták, ám tény, hogy az állami cég marketingkeretének jó része landolt Simicska-közeli vállalkozásoknál. →**5**

Heten maradtak versenyben a főpolgármesteri posztért

A Liberálisoknak nem lesz a fővárosban kompenzációs listájuk, miközben a szocialisták első embere a vidéki kampányra koncentrál: Tóbiás József harminc városba látogat el. →**3**



ELHUNYT SZTANKAY ISTVÁN

Életének 79. évében hosszú betegség után elhunyt Sztankay István Kossuth-díjas színművész, a nemzet színésze, Schütz Ila legendás partnere, Bors Máté megformálója. A művészt családja körében érte a halál pénteken, temetéséről később intézkednek. →**12**

FOTÓ: MTI – KOLLÁNYI PÉTER

9 770237 377060 14215