

Segítségre vár a vidék Célkeresztben a vasút

Újabb vasútvonalak és posták bezárása, továbbá az ingatlanadó voltak azok a főbb önkormányzati témák, amelyek az utóbbi hónapban foglalkoztatták a parlamenti képviselőket. De a napirenden szerepelt még: a panelházak felújítása valamint az uniós önerőalap kínálta lehetőség is.

A vasúti szárnyvonalak bezárásáról, állaguk megóvásáról és a közutak állapotáról több alkalommal is faggatták a kormányzat képviselőit az ellenzékiek.

Erdős Norbert (Fidesz) reformköntösbe bújtatott csonkolásnak minősítette a mellékvonalak bezárását, s felháborodását tolmácsolta, amiért Kóka János szabaddemokrata gazdasági miniszter – véleménye szerint – ismét olyan ígéretekkel igyekezett enyhíteni a helyzetet, miszerint a vonalakon a forgalom szüneteltetése a helyközi személyszállításra vonatkozik, és nem érinti a teherforgalmat. Ennek függvényében megdöbbenve olvasom a miniszter úr nekem küldött írásbeli válaszát – közölte a képviselő, majd a következőket idézte: „Jelenleg a személyszállítás szüneteltetésével az érintett vasútvonalak pontos állagmegóvási költségigénye – tekintettel arra, hogy az áruforgalom fenntartásá-

ra még nincsenek végleges adatok – nem ismeretes.” Erdős Norbert nem értette, hogyan fordulhat ez elő, ha a vasútvonalak bezárását mindenre kiterjedő szakmai előkészítés előzte meg. Emellett megjegyezte, hogy a minisztérium figyelmét például elkerülte a Békés és Murony közötti köves út siralmas állapota, amelyre várhatóan további rossz hatással lesz az újonnan beállított 12 autóbuszjárat.

Mennyivel lett olcsóbb egy vonal fenntartása a személyszállítás megszüntetését követően, valamint mi a neve annak a pályázatnak, amit Kóka miniszter úr írásbeli válaszában ígért, amelyet kimondottan a vonal megszüntetések által sújtott utak megnövekedett fenntartási költségére írnak ki,

illetőleg mi lesz a teherszállítás sorsa az önök célkeresztjébe került szárnyvonalakon? – fordult kér-

szállításra igény van, akkor ez generálja az ottani pályahasználatot és a költségeket. A pályázatokkal kapcsolatban azt mondta: azokat a minisztérium háttérintézménye, az erre szakosodott útfejlesztő társaság fogja kiírni a három-, négy számjegyű, illetve egyéb utakra.

Nem zárják be az összes mellékvonalat

A gazdasági államtitkár válaszolt egy másik fideszes képviselő kérdésére is. Lengyel Zoltán a következőket tudakolta:

igaz-e, hogy ha a MÁV 88 milliárd forintot kap az államtól, akkor megszüntetik az összes mellékvonalat, és a fővonalakon is csak három vonat járna?



Létezik-e olyan tervezet, amely szerint a fővonalakon 30 százalékkal kevesebb vonat indulna, s például a Budapest–Győr–Hegyeshalom vonalon az összes vonatot törölnék az IC-k és a nemzetközi vonatok kivételével, és a megmaradt vonalakon csak reggel, délben és este biztosítanának utazási lehetőséget?

Az államtitkár a híreket kiszivárgott sajtóértesüléseknek, riogatásnak minősítette, és azt tanácsolta, hogy az ellenzék ne alapozzon ezekre. Azt azonban elismerte, hogy készültek olyan számítások, munkaanyagok, amelyek végső esetben ezek hatását is bemutatják.

Matematikai modellezés zajlik e pillanatban mind a menetrend, mind a kihasználtság, mind a mellékvonalak tekintetében. Nem terveünk valamennyi mellékvonal megszüntetése – szögezte le.

Jelenleg Magyarországon ötféle ingatlanadó működik. Ezek közül négyféle helyi adó, az ötödik luxusadó formájában. A négy adóforma: az építmény-, a telek-, a magánszemélyek kommunális adója, az üdülőlépület után fizetendő idegenforgalmi adó. Valamennyi önkormányzati bevétel. Ezen adónemekből 2005-ben összességében 58,8 milliárd forintos adóbevétel származott, 2006-ban az előzetes adatok szerint mintegy 63 milliárd forint. A 2006. január 1-jei adatok alapján a magánszemélyek kommunális adóját 2200 önkormányzat, építményadót 732 önkormányzat vezetett be Magyarországon.

A vonalak elsorvasztásának célját cáfolva hozzátette: az európai uniós forrásokból mintegy 500 kilométernyi vasútvonal fejlesztése valósul meg az elkövetkezendő években. Hazai forrásból minden eddiginél nagyobb, 98 milliárd forintot kapott a MÁV Zrt. a működési költségeire; 2007-ben 112 milliárd forint tőkeemlést hajtottak végre a társaságban; és a jövő évi menetrend-egyeztetések kapcsán is kiemelt figyelmet fordítanak a konvergenciaprogramban vázolt, költségvetési keretek között nyújtható legmagasabb szolgáltatási színvonalra.

Ugyanakkor nem szeretnénk fenntartani olyan vonalakat, amelyek sokkal gazdaságosabban és magasabb színvonalon üzemeltethetők más közlekedési megoldásokkal – mondta Garamhegyi Ábel.

A kérdező viszontválaszában azonban bizalmatlanságát tolmácsolta. Számtalan esetben bebizonyosodott, hogy akkor, amikor a parlamenti patkóban a kormánypártok részéről elhangzott, hogy az ellenzék riogat, abból végül törvény és megszorító intézkedés lett – mondta.

Kérdéses az egységes ingatlanadó

Kérdéses az egységes ingatlanadó

A konvergenciaprogram azt tartalmazza, hogy 2008-tól egy általános értékalapú ingatlanadót vezetnek majd be Magyarországon. Veres János pénzügyminiszter egy kérdés kapcsán a parlamentben azt mondta: miután a jelenlegi adók meglehetősen eltérő terhet jelentenek különböző érték- vagy területalapon, ezért célszerű, ha ezeket kiváltva lép be – ha belép – majd egy új adó. A kormányzat azonban erről döntést még nem hozott.

Mi lesz a panelházak sorsa?

Az ország 4 millió lakásának 14 százaléka panel vagy más iparosított technológiával készült épület. Szigetelésük rossz, a rezsi költségek



jóval magasabbak, mint az új építésű lakásokban, holott a panelházakban általában alacsonyabb jövedelmű emberek élnek. A felújításhoz eddig segítséget nyújtott a panel-program, majd az önerő biztosításához a panel plusz program. Most azonban a három lábon álló rendszer mindhárom lába megingott, s a felröppent hírek szerint az állami és önkormányzati források is kimerülőben vannak. *Pettkó András* (MDF), aki a felújítási programok sorsáról kérdezte az illetékes tárcát, úgy vélte, nem a jelenlegi rendszer a legüdvözítőbb megoldás. Sokak szerint rossz minőségű anyagokkal dolgoznak a kivitelezők, aminek eredményeként e házak szigetelése már most nem tartós. Az új nyílászárók hőtechnikai tulajdonságai sem sokkal jobbak, mint a régieké.

Mindezért cserében viszont alaposan kiköltek az eladósodtak a társasházak és benne a lakók – tette szóvá a képviselő. Majd az iránt érdeklődött, mi a kormányzat terve a panelházak felújításával, fűtésrekonstrukciójával kapcsolatban. Azt is tudni szeretne volna, folytatódik-e idén a panel-és a panel plusz program? Tervezik-e az eddigi tapasztalatok alapján a támogatási rendszer átalakítását?

Az önkormányzati és területfejlesztési minisztériumi államtitkár saját tapasztalatai alapján ellenben úgy vélte: az elmúlt évek egyik legnagyobb sikertörténete a panelrekonstrukciós prog-

ram volt. A hazánkban található 800 ezer, iparosított technológiával épült lakás közül az elmúlt években 120 ezer lakás mintegy 21 milliárd forint értékű energiatakarékos felújításának állami támogatásáról született döntés. 2006-ban a pályázatra 73 ezer lakás tulajdonosa nyújtotta be mintegy 15 milliárd forint összegű támogatási igényét – sorolta a számokat. 2006 novemberében, illetve 2007 februárjában összesen 4,5 milliárd forintról született támogatási döntés. Az elmúlt napokban jelentette be a miniszter további 6 milliárd forint támogatás odaítélését – tette hozzá. Elismerte azonban, hogy vannak negatív tapasztalatok is egyes vállalkozók, kivitelezők munkájával. A kormány azonban nem adja fel azon szándékát – mondta –, hogy folytassa a panelépületek energiatakarékos felújítását. Kijelentette, hogy határozottabban szereznek érvényt a lakók és az állam érdekeinek, de ennek hogyanjáról nem szólt.

Sokszorosan sújtott térségek?

Kuzma László (KDNP) azt tette szóvá, hogy egy GKM rendelet alapján az útdíjfizetést kiterjesztették az autóutakra és a főutakra is. Esetünkben a 6. számú főút Szentlőrinc és Szigetvár közötti szakaszára. A rendelet szerint a fizetési kötelezettség vonatkozik 2007. április 1-jétől a 12 tonnánál nagyobb össztömegű, illetve 2008. január 1-jétől a 3,5 tonna össztömeg meghaladó gépjárművek-



re, valamint a gépjármű vonattmányára is.

A rendelkezés a képviselő szerint súlyosan sérti az ott élők érdekeit, s indokolatlanul sújtja további terhekkel a térséget. A Szigetvári és a Barcsi kistérség további adók nélkül is a leghátrányosabb térségek közé tartozik mind a területfejlesztést, mind a társadalmi-gazdasági, infrastrukturális helyzetet, mind a munkanélküliek számát tekintve.

Semmilyen szakmai szempont nem indokolja az említett útszakasz fizetössé tételét – vélte, s hozzátette, hogy náluk még alternatív közlekedési lehetőség sincs. Úgy vélte, a minisztérium nem támaszta alá kellően, miért lett fizetős a 6. számú főútnak ez az alig több mint tizenkét kilométeres szakasza.

A legnagyobb súlyterhelés a 6-os út dél-dunántúli szakaszán éppen a Pécs és Szentlőrinc közötti szakaszra tevődik. A minisztérium minden alapos indok nélkül megkülönböztette a térséget, előnybe helyezte a Szentlőrinc–Pécs útszakaszt, és rendelkezésével olyan súlyos terhekkel sújtja Barcs és Szigetvár térségét, hogy

annak súlyos következményei lehetnek, többek között árfelhajtó hatás, beruházások elmaradása, a népességmegtartó erő csökkenése – sorolta az indokokat.

Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter viszont úgy vélte, nemhogy sértené, de éppenséggel szolgálja a helyi és az országos érdekeket a támadott rendelkezés. Kiemelte, hogy szakmai érvek alapján és széles körű szakmai és társadalmi egyeztetést követően hozták meg a döntésüket.

Minden közlekedőnek érdeke, hogy a közutak elhasználódásáért legnagyobb mértékben felelős tehergépjárművek nagyobb arányban járuljanak hozzá az út fenntartását szolgáló bevételekhez – vélte a miniszter. Mivel egy nehéz-tehergépjármű 30 ezer személygépkocsi együttes terhelésének megfelelő kárt okoz az úthálózatban, a tárcavezető szerint valamennyire közelíteni kell a karbantartási, fenntartási, felújítási költségekben is a részvételt. A nehézgépjármű-forgalom ráadá-



PARLAMENT

Postabezárások

Ellenzéki oldalról ismét támadták az Országgyűlésben a posták bezárását. *Kovács Zoltán* (Fidesz) úgy értesült, hogy a már korábban bezárt ötszáz, majd 124 postahivatal után újabbakat készülnek bezárni. A hírek szerint az ezer fő alatti települések postahivatalainak és jó néhány városi postahivatalnak is ezt a sorsot szánják – mondta. A hírt azonban Veres János pénzügyminiszter kategorikusan cáfolta.

Unió önerőalap

A kormánypárti képviselők interpellációikban igyekeztek a sikerek felé irányítani a figyelmet. Egyik volt ezek közül a Heves megyei szocialista *Sós Tamás*, aki az európai uniós önerőalapról kérdezte az önkormányzati tárca képviselőjét. A válaszból kiderült, hogy idén érvényesül az elmaradottsági, illetve a jövedelmi viszonyok alapján történő differenciált támogatás elve.

Előnyben részesülnek a jogi személyiségű önkormányzati társulások pályázata, valamint az a pályázó, amely óvoda, általános iskola, középiskola fejlesztésére, szociális, gyermekjóléti vagy egészségügyi sürgősségi alapellátást nyújtó intézmény kialakítására nyer pályázatot.

Az alap 2004-től működik, az önkormányzatok és társulásai uniós pályázatainak megvalósításához nyújt segítséget. A támo-

gatás 2004-ben 4,4 milliárd volt, két évre rá pedig több mint 7 milliárd forint állt rendelkezésre. Előnye, hogy az előirányzat 2006-ig felülről nyitott volt.

Újhelyi István államtitkár bejelentette: 2007-ben 10,1 milliárd forint forrás van az önkormányzatok számára az EU önerőalapjában. A támogatási rendszer eddigi működéséről az önkormányzatoktól kedvező visszajelzést kaptak. Számos kistéleplésen, városban megújulhattak a polgármesteri hivatalok, a közterek, a középületek, a mezőgazdasági és közutak, az óvodák, az iskolák, ipari parkok, szakképző központok létesülhettek, és sok helyen környezetvédelmi beruházások keretében korszerű szennyvízcsatornahálózatok, szennyvíztisztítók és hulladéklerakók épülhettek. A többcélú kistérségi társulások és az önkormányzatok társulásai jellemzően a gazdasági versenyképességi operatív program keretében megvalósuló széles-sávú internet, infrastruktúra, önkormányzati adatkezelő, informatikai rendszerek kiépítése saját forrásának igénybeviteléhez használták ezt az alapot.

Ez idáig több mint 1900 fejlesztéshez igényelték a támogatást. A 857 pályázat jóváhagyott támogatási összege 16,3 milliárd forint volt, amellyel 247 milliárd forint összköltségű fejlesztés megvalósítására van lehetőség.

N. E.

sul évente 10 százaléknál is nagyobb mértékben nő, tovább súlyosbítva a helyzetet.

A lakosság közvetlen terhei viszont nem növekednek, mert a személygépkocsi számára eddig is ingyenesen használható utakon továbbra sem kell matricával közlekedni, elősegítve ezzel is az alacsonyabb rendű utak terhelésének csökkentését, a környezetvédelmi szempontok jobb érvényesülését, a helyi lakosok nyugalmát, a lakókörnyezet egészségesebbé tételét – tolmácsolta álláspontjukat Kóka János.

A tranzitforgalom kárenyhítése

A miniszter szerint arra is figyelemmel voltak, hogy mely úthálózati szakaszokat terheli leginkább a dön-

tően tranzit irányú forgalom. A 6-os főút Baranya megyei szakasza a legkevésbé Szentlőrinc és Szigetvár között kerülhető ki alsóbbrendű utakon, így ennek a szakasznak a kijelölése kizárólag szakmai szempontok alapján történt, amelyhez a széles körű társadalmi egyeztetés során egyetlen helyi észrevétel sem érkezett – állapította meg.

A kereszténydemokrata képviselőt azonban mindez nem győzte meg. – Én azokról a térségekről beszéltem, amelyek az említett útszakasz hátoldalán vannak, és ezen az útszakaszon kénytelenek megközelíteni a Dél-dunántúli Régió központját, az ott élő emberek munkalehetőségeinek megteremtése érdekében kérem ennek a döntésnek a felülvizsgálatát – fordult a tárcavezetőhöz.