

A vidék küzdelme

A jövőben a lovaskocsi lesz a vasút alternatívája?

Miközben a parlamenti bizottsági üléseken és a szocialista frakció munkacsoportjaiban és az Országház előtti, Fidesz által szervezett tüntetésen a jövő évi költségvetés minden egyes forintjáért küzdöttek a képviselők és az ágazatok, addig a plenáris üléseken óriási szócátákat vívtak kormánypártiak és ellenzékiek az újabb vasúti szárnyvonalak bezárása miatt. Gyakori téma volt az uniós támogatások rossz hatékonyságú felhasználása is. A kormány legújabb korrupcióellenes törvényjavaslata kapcsán pedig állandó napirend előtti téma lett egyes önkormányzatok és vezetőik korrupciógyanús ügyei. Az önkormányzatoknak azonban továbbra sincs törvényességi felügyeletük, mert a pártpolitikai harcok közepette nem sikerült módosítani a kétharmados önkormányzati törvényt.

Lapzárta után

Az október 26-i szavazás napjáig pislákol a remény, hogy a parlamentnek sikerül felszámolnia a három éve fennálló, alkotmányserdő állapotot, s az önkormányzati törvény módosításával újra létrehozzák a – 2006-ban megszüntetett és regionális szintre emelt – fővárosi és megyei közigazgatási hivatalokat. Ezt később az Alkotmánybíróság alkotmányserdőnek nyilvánította. A szavazás előtti tárgyalásokon meg is egyezett az MSZP az ellenzékkel a megyei szint visszaállításában. Csakhogy a szocialista kormány előterjesztésében a 2010. január 1-i hatálybalépés szerepelt, amit viszont a Fidesz–KDNP-frakció nem volt hajlandó elfogadni. Bár a plenáris ülésen a vitában ez az ellenzéki érv nem hangzott el, a parlamenti folyosón és az alkotmányügyi bizottság-

ban azonban nyilvánvalóvá tették, nem fogadják el, hogy a szocialista kormány nevezhetné ki hat évre a közigazgatási hivatalok vezetőit.

A szavazás napján – koherenciazavar címén – a Fidesz módosító indítványt nyújtott be a törvényjavaslathoz. Ebben kiküszöbölték volna a javaslatban szereplő párhuzamosságokat az újra létrehozandó közigazgatási hivatalok és más területi államigazgatási szervek között, másrészt július 1-re módosították volna a hatálybalépést. Ennek nyilvánvaló célja, hogy az országgyűlési választások után létrejövő kormány határozhasson a közigazgatási hivatalok vezetőinek személyeiről.

A záróvitában *Wiener György*, az MSZP álláspontjának tolmácsolója elismerte, hogy valóban maradtak párhuzamosságok

a javaslatban a területi államigazgatási szervek és a leendő fővárosi, megyei közigazgatási hivatalok feladat- és hatásköre között, ám a parlamentnek nem a fideszes módosítás elfogadását ajánlotta.

Új törvényjavaslatot nyújtana be a kormány

A szocialista képviselő szerint a koherenciazavar éppen a fideszes módosító indítvány idézte elő. Az eredeti törvényjavaslat ugyanis azt tűzte ki célul, hogy a közigazgatási hivatalok kizárólag olyan tevékenységet végezzenek, amely a helyi önkormányzatok törvényességi ellenőrzésével kapcsolatos. Hargitai János és Ódor Ferenc (Fidesz) módosító indítványa viszont olyan megoldást tartalmazott, amely alapján nem lehet elhatárolni azt, hogy mely ügyekben kell eljárnia a kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szervének és mely ügyekben a közigazgatási hivatalnak – szögezte le Wiener. Hozzátette: alkotmányos kötelezettség kizárólag a helyi önkormányzatok törvényességi ellenőrzésével összefüggésben áll fenn, azaz, az Alkotmánybíróság 90/2007-es döntése alapján kizárólag ez az a tevékenység, amelynek a szabályozásával összefüggésben a parlamentnek kétharmados döntést kell hozni. Célszerű lett volna – mondta Wiener –, ha a Fidesz elfogadja az eredeti javaslatot, amely szerint a közigazgatási hivatalok megyei, fővárosi szinten működnek, kizárólag ezt a tevékenységi kört látják el, és minden más ügyben a kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szervének van jogosítványa.

Végül arra kérte a Házat, hogy utasítsa el a fideszes módosító indítványt, mert az kitolná a helyi önkormányzatok feletti törvényességi ellenőrzés megkezdésének időpontját, a kormány pedig nyújtson be új törvényjavaslatot, térjenek el a Házzabálytól, és tegyék lehetővé, hogy a helyi önkormányzatok törvényességi ellenőrzését 2010. január 1-től az alkotmányos rendnek megfelelően lehessen végezni.

A Fidesz–KDNP válasza nem meglepő módon az volt, hogy – módosító indítványuk elutasítása után – nem támogatták az önkormányzati törvénykétharmados módosítását. A zárószavazáson 202 igen, 156 nem és egy tartózkodás született.

Ellenőrzés hiányában

Az önkormányzatoknál és vezetőikkel kapcsolatosan kirobbanó és a parlamentben is rendszeresen előkerülő botrányok pedig azt mutatják, igencsak szükség lenne a helyi hatalmak törvényességi ellenőrzésére. Napirend előtt számos ilyen esetben támadt egymásnak kormánypárti és ellenzéki képviselő. Az önkormányzati miniszter, *Varga Zoltán* sem maradt ki a polémiaiból. – Az önkormányzatiság elvéből következően a helyi önkormányzat alkotmányos joga, hogy a képviselő-testület törvényi keretek között önkormányzati ügyekben önállóan szabályoz és igazgat, gyakorolja az önkormányzati tulajdon tekintetében a tulajdonost megillető jogokat, az önkormányzati bevételekkel önállóan gazdálkodik és a saját felelősségére vállalkozhat. Tehát mindent megtehet, ami nem veszélyezteti a törvényben előírt kötelező feladatainak ellátását – vezet-

te fel véleményét a miniszter. Majd hozzátette, más kérdés, hogy a pazarlás, az osztogatás, a felelőtlen gazdálkodás minden körülmények között elítélendő, különösen az ország mai helyzetében. Ma már mindenki tudja, hogy a kiadásokat kénytelenek vagyunk az ország váltság okozta kisebb teljesítményéhez szabni – vélte.

Új kormányhivatal a korrupció ellen

A kormány – az ellenzék szerint a hozzá kapcsolódó korrupciógyanús ügyekről a figyelmet elterelendő – a következő két évben háromszázmillió forintért hozna létre új hivatalt a korrupció ellen. Ennek érdekében október 26-án törvényjavaslatot nyújtottak be a parlamentnek – jelentette be *Bajnai Gordon* kormányfő –, amelyben a ma is létező Közbeszerzések Tanácsa átalakításával létrehoznák a Közérdekvédelmi és Közbeszerzési Hivatalt (KKH). A javaslatnak nincs kétharmados eleme, így a március 1-i tervezett életbelépésre jó esély van. Az új hivatalról a kormányfő azt mondta, terveik szerint a jövőben a jogtalan előnyt megszerző szervezeteket büntetheti, akár a megszerzett előny kétszeresére is.

Az új szervezet nagyberuházások esetében akár milliárdos nagyságrendű bírságokat is kiszabhatna. Ehhez csak az előny megszerzésének tényét kell bizonyítani. A hivatalnak nem lesz nyomozati jogköre, de ha bűncselekményre utaló információhoz jut, akkor azt továbbítja az illetékeseknek.

Olyan ügyekben járhat majd el, amelyek nem minősülnek bűncselekménynek,

de közérdeket sértenek, vagy tisztességtelennek tekinthetők. Így a KKH akár sajtóhírek alapján is megkezdheti a vizsgálódást.

A korrupciós bűncselekmények megítélése is szigorodna – ennek részleteit már *Avarkeszi Dezső* igazságügyi államtitkár ismertette, megjegyezve: egyes esetekben növelnék a Btk. büntetési tételeit, és kötelező mellékbüntetés lenne a foglalkozástól való eltiltás. Az ügyek felderítésében számítanának a munkavállalókra is, akik – ha cégüknél gyanús ügyet találnak – bejelentéssel élhetnek. Bajnai ezzel kapcsolatban úgy fogalmazott: kiemelt védelmet és anyagi ösztönzést kapnak azok, akik jelzik az állam megkárosítását. Ha valaki feltár egy korrupciós ügyet, a kiszabott bírság tíz százaléka jutalmat kaphat. A csomag része, hogy a közbeszerzést kiíró szervezet átláthatósági megállapodást tehet majd kötelezővé, amely minden pályázóra vonatkozik, és biztosítja például az adatok, dokumentumok nyilvánosságát. A kormány ezt a nagy összegű közbeszerzéseknel kötelezővé tenné.

Az uniós pénzekről, közbeszerzésről

Egyre többször szóba kerül a parlament ülésén a közbeszerzési törvény, mint a korrupció melegágya, s ennek tarthatatlansága. Ezzel összefüggésben pedig az uniós támogatási pénzek rossz hatékonyságú felhasználása. *Pelczné Gáll Ildikó* (Fidesz) egy októberi ülésen arról beszélt, hogy már az Európai Uniótól is figyelmeztetést kaptunk arról, hogy a közbeszerzések hazai szabályozása nem megfelelő.

Ennek egyik kézzelfogható jele, hogy csúsznak az uniós fejlesztési források kifizetései, s a korrupció árnyékolja be a döntéseket.

Idén áprilisban léptek hatályba a közbeszerzési törvény legutóbbi módosításai, és önként ebben a törvényben valódi verseny megteremtését ígérték – fordult a szocialistákhoz. Majd hozzátette, már most látszik, nem történt érdemi változás, a törvény kijátszható, kamupályázatokkal érvényteleníthető egy tender, és elhúzható az eredményhirdetés. A kormány ezzel szemben a felelősséget, késlekedést a pályázókra terheli vagy a többi érintettre, az önkormányzatokra.

A képviselő hangsúlyozta, az Állami Számvevőszék is sérelmezte, hogy a csúszásokban főként a kohéziós alap nagyprojektjei ludasak, a kivitelezés időtartamának elhúzódása, az eredménytelen közbeszerzések miatt.

Példaként hozta fel a 4-es metrót, amelynél, hogy a projekt ne kerüljön veszélybe, a magyar állam kivette az EU által vitatott 11 szerződést a támogatási kérelemből. Így 56 milliárd forinttal kevesebb támogatást kértünk és kaptunk. Egy másik, szintén közlekedésből vett példa az M7-es Balatonkeresztúr és Nagykanizsa közötti szakasza, ami a támogatás igénylésekor lényegében elkészült. A forgalomba helyezett szakaszra egy eurócentet sem kaptunk, mert a közbeszerzési eljárásban öt pályázóból négyet kizártak, a versenyben maradt, aki nem is a legolcsóbb ajánlatot adta, fele részben becsődölt. De a sort gyarapítja a csepeli szennyvíztisztító is, amely esetben 10 milliárd forint felhasználása kerül veszélybe.

Magyarország egyetlen eurócentet sem veszít

A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium államtitkára, *Varju László* (MSZP) szerint: Magyarország egyetlen eurócentet sem veszít el, és mindent meg kell tenni nemcsak az intézményrendszernek, a pályázóknak is a szabályos felhasználás keretében annak érdekében, hogy erre ne kerüljön sor. Az állami számvevőszéki vizsgálat a 2008-as évről szól – figyelemztetett, azóta azonban sok minden módosult. Majd hozzátette: a vizsgált problémás esetek többségében pedig – több mint 90 százaléknál – nincs olyan dolog, amely retorziót igényelne.

A közbeszerzési eljárások jogsértéseivel kapcsolatban az államtitkár arra hivatkozott, hogy az intézményrendszer után a projektgazdánál van a közbeszerzési eljárás lefolytatásának felelőssége. Neki kell a meghozott törvényeket, szabályokat betartani. Az 1 milliárd forint feletti projekteknel legfeljebb tanácsadással tudunk segítséget adni – mondta.

A panaszkezelési eljárásnál ebben az évben már jelentős változtatásokra került sor, éppen azért, hogy az eljárás jelentősen felgyorsuljon. Ennek egyik fontos eleme a kifizetések jelentős gyorsítása vagy a kifizetésekhez szükséges feltételek módosítása és egyszerűsítése.

Ezt mindaz a több mint tízezer pályázó érzékeli tudja, akik ebben a folyamatban eredményesen tudtak részt venni. Ugyanerre vonatkozik a biztosítéki terhek jelentős csökkentése is, hiszen 25 millió forint alatt erre külön nincs szükség, illetve lényegében csak a lehívott támo-

gatás értékének megfelelő biztosítékok befogadására vagy benyújtására van szükség – vélte az államtitkár.

A kormányzat adatait ismeretve elmondta: az elmúlt években 839 pályázati kiírás jelent meg a 2007–2009-es időszakban, ennek keretében 4285 milliárd forint támogatási igényt jelentett be 32 ezernél több pályázó. 15 348 projektgazda van, akik 2989 milliárd forint támogatásban részesültek.

A fideszes képviselő nem volt elégedett a válasszal mondván, helyénvaló, hogy a szabálytalanságokat kivizsgálják, kérdés azonban, hogy a projektgazdának van-e információjáról, mit csinálhat. Birtokomban vannak olyan levelek, amelyek éppen a törvény szellemével ellentétesen utasítják a projektgazdákat a közbeszerzések lebonyolítására – közölte. Az Országgyűlés többsége azonban 177 igen szavazattal, 140 nem ellenében, 10 tartózkodás mellett elfogadta az államtitkár magyarázatát.

Küzdelem a vasúti szárnyvonalakért

Szinte minden ülésen kérdésekkel bombázták a kijelölt 33 vasúti szárnyvonal megszüntetése ügyében a közlekedési minisztert, vidékrombolással vádolva a kormányt. A közösségi közlekedést a kormány minden határt túlmenően felszámolja. A vasúti vonalakat az autóbuszlobbi kedvéért megszüntetik, hogy a személyszállítást átvehessék. Ugyanakkor a közösségi autóbusz-személyszállítást is felszámolják – tették szavát, s nemcsak ellenzéki, de szocialista képviselők is. Az MSZP-frakció végül úgy határozott, csak a közösségi közlekedést átalakító koncepció ismeretében hajlandóak hozzájárulni vonalak felszámolásához.

A megmentendő példák között sorolták fel: a Győr–Zirc–Veszprém vasútvonalat, amely védett, az 1800-as évek végén épített, ráadásul három viadukt és négy alagút is van benne, amit széthordhanak. Ezen túl a Veszprém–Zirc vonalrész bezárása ellehetetleníti a Budapest–Székesfehérvárról, illetve a Balaton-régióból a Veszprémbe átszállásos utazásokat Zirc–Bakony–Pannonhalma–Győr felé. Kovács Zoltán (Fidesz) a 14. számú vasútvonal érdekében szólt, amely esetben Pápa és Csorna között függesztették fel a személyszállítást. Többen érveltek a Nagykanizsa–Murakeresztúr–Gyékényes–Barcs vonal mellett is.

A gazdasági válság kellős közepén emberek tízezreinek ellehetetlenítik el a munkavállalását. Nyíregyháza felől a jövőben sem Nyírbátor, sem Vásárosnamény felé nem közlekednek vonatok, így a megye két legnagyobb városa, Nyíregyháza és Mátészalka között nem lesz vasúti közlekedés – tette szavát a fideszes *Hörtsik Richárd*. A térségben a Mátészalka–Kocsord–Csenger vasútvonalat is megszüntetik, amelyet a képviselő szerint inkább fejleszteni kellene Szatmárnémeti felé.

A gazdasági válság kellős közepén emberek tízezreinek ellehetetlenítik el a munkavállalását.

Nyíregyháza felől a jövőben sem Nyírbátor, sem Vásárosnamény felé nem közlekednek vonatok, így a megye két legnagyobb városa, Nyíregyháza és Mátészalka között nem lesz vasúti közlekedés – tette szavát a fideszes *Hörtsik Richárd*. A térségben a Mátészalka–Kocsord–Csenger vasútvonalat is megszüntetik, amelyet a képviselő szerint inkább fejleszteni kellene Szatmárnémeti felé.

A lovaskocsi a vasút alternatívája?

Hónig Péter, közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter nagyjából mindig ugyanazon érvrendszer mentén válaszolt: vagyis őt a legnagyobb magyarországi érdekcsoport érdekei vezérlik, és ezek az adófizetők.

A vasúton pedig az utasok egyre csak fogynak, s közben párhuzamosságokat fizetünk az adófizetők pénzéből.

A helyközi közösségi közlekedés átalakítása során nem a közlekedés szétverésével foglalkozunk, hanem a minőség javításával, a hosszútávú kiszámítható finanszírozhatóság megteremtése a célunk – közölte. Majd hangsúlyozta, nem a vasútvonalak megszüntetésére törekszenek, hanem a párhuzamosságok kiszűrésére, az ütemes menetrend bővítésére, s azokban az esetekben, amikor a közlekedés más eszközzel hatékonyabban látható el, szolgáltatóváltásra kerül sor. Emellett a kormány három évre előre tekintve átalakítási tervet készített, amelynek célja, hogy 2012 végére 70 milliárd forintot takarítson meg, hogy sikerüljön a közösségi közlekedés támogatását a nemzeti jövedelem 1 százaléka lezörögteni.

Az országos vonalakon ennek megfelelően a menetrendi javaslat előnyben részesíti a vasutat a közúttal szemben. Ezekben a vonalakon elsősorban a vidéki nagyvárosok és Budapest között több járat indulhat a korábbinál nagyobb, kiszámíthatóbb gyakorisággal, az elővárosokból 20–30 perces, távolabbról egy-két órás ütemben. Több viszonylaton érezhetően, 5–10 perccel csökkennek a menetidők.

2010-re, a veszteség finanszírozására a 2009. évinél lényegesen kevesebb jut a közösségi közlekedési területre. A törvényjavaslat 153 milliárd forintot irányoz elő, amelyből megosztva részesül a vasúti és a közúti közlekedés. Ismerve a szűkös költségvetési kereteket, a kormány a helyközi közlekedés

átalakításáról szóló határozatában rendelkezett az átalakítás főbb irányairól. Ennek keretében többek között napirenden van a szervezeti rendszer, az intézményrendszer átalakítása, a díjstruktúra reformja. A koncepcióalkotás folyamatban van, a döntések előkészítése folyik – szögezte le a miniszter. Kiemelve azt is: szembe kell nézni azzal, hogy amennyiben a közösségi közlekedés átalakításában érdemi lépések nem történnek, akkor az egész vasúti közlekedés kerülhet veszélybe.

A Győr–Zirc–Veszprém vonallal kapcsolatban anynyit mondott, azon a vonalszakaszon nem szűnik meg a vasúti közlekedés, csak a személyszállítást nem rendelik meg. Amennyiben ez a műemlék vonal turisztikai célpontnak számít, akkor azt helyi érdekeltségben, helyi finanszírozásban turisztikai célra tovább lehet működtetni.

Egy másik felvetésre pedig így fogalmazott: korábban a lovas kocsik alternatívájaként épült meg a vasút, de azóta megváltozott a világ. Szerint ehhez kell alkalmazkodni: 100 emberből 3 utazik vasúton, autóbuszon, 88 egyéb módon oldja meg. Vagyis Magyarországon naponta 340 ezer ember utazik vonaton, ebből 170 ezren Budapest elővárosi vasútjain. Azon az ezer kilométer vonalon, amelynek most a szüneteltetéséről szó van, naponta összesen 6 ezer ember utazik. Tehát azoknak az embereknek a tízezrei nem tudom, hol vannak, miért nem szállnak fel a vonatra, és miért nem fizetik ki a jegyet, akik ennyire igénylik ennek a közlekedési formának a fenntartását – kérdezte a tárcavezető.

N. E.