

A GÉP PIHEN, AZ ALKOTÓK FOROGNAK: KÖZLEKEDÉSI ÜGYEINK 2008-BAN ¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Ahhoz, hogy a dolgok legalább rutinszerűen menjenek tovább, mindenesetre némi rutin, és persze nyugodt, stabil külső körülmények kellenek. Ahhoz viszont, hogy az események kilépjenek a megszokott medrükből, alkalmazkodjanak az új körülményekhez, változások induljanak el – kreatív, rugalmas irányításra, aktív lépésekre is szükség van.

A hazai közlekedés kormányzati felügyelete korábban sem volt azzal vádolható, hogy túlságosan újító szellemű, gyorsan reagáló, kreatív lenne. 2008-ban azonban végképpen semmi új kezdeményezés nem történt: kizárólag korábban indított folyamatok éltek tovább, – közülük is főként olyanok, amelyek már egyenesben voltak, és nem igényeltek érdemi beavatkozást. Ellenkező esetben (útdíj, mellékvonalak) nem csak későbbre halasztódott a döntéshozatal, de, úgy tűnik, az ehhez szükséges előkészületek is abbamaradtak.

Minden bizonnyal összefügghet ez azzal is, hogy az év folyamán három miniszter váltotta egymást a tárca élén,² és összesen három hónap telt el úgy, hogy már bejelentetten távozó miniszter vitte az ügyeket. (Igaz, van némi javulás, hiszen 2007-ben öt ilyen hónap volt.) Ezzel párhuzamosan jelentős átrendeződéssel járt a 2002 óta

¹ Készült a *Magyarország Politikai Évkönyve* © 2008-ról c. kötet részére. Szerkesztők Sándor Péter és Vass László. Demokrácia Kutatások Magyar Központja Közhasznú Alapítvány, Budapest, 2009.

² Egy lábjegyzet segíthet megőrizni az utókor számára: Kákosy Csaba 2007. dec. 3 – 2008. máj. 5. Szabó Pál 2008. máj. 5. – 2008. dec. 1.; Molnár Csaba 2008. dec. 1.–

működő Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) megszüntetése, és a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM) létrehozása. Megváltozott a közlekedést felügyelő szakállamtitkár, és más vezetők személye is.

Látszólag mégis sikeres évet zár a közlekedés: csattogott az olló, sorra nyíltak meg az elkészült autópálya-szakaszok, az új és a felújított hidak, pályaudvarok.³ Szokatlan módon (az uniós programoknak köszönhetően) nem az a probléma, hogy nem épülnek új létesítmények, vagy hogy ne lenne pénz a közlekedési beruházásokra. A valódi kérdés az, vajon azok a létesítmények készülnek-e el, amelyek megoldást nyújtanak az ország problémáira, – vagy pedig olyanok, amelyek tovább fokozzák a közlekedés egyensúlytalanságát, feszültségeit. A vizsga tárgya az: vajon amikor végre megjelent az ágazatban a mindig hiányolt pénz, akkor azt sikerült-e ésszerű, koncepciózus és előrelátó módon allokálni – az egyik és a másik alágazat között, az országos és a térségi kapcsolatok között, a fejlesztés és a felújítás között.

EMLÉKEK AZ ÉV KRÓNIKÁJÁBÓL – ÁGAZATI ÖNKÉP ÉS SAJTÓVISSZHANG

Mellékvágányon

2008-ban többek között megújult Cegléd és Pilis állomás, átépült a Tiszatenyő–Mezőtúr vasútvonal, átadták a Tápiószecső–Nagykátai közötti rehabilitált vasúti vonalszakaszt, befejeződött a győri vasútállomás korszerűsítése. Zöld utat (és 48 milliárd forintos keretet) biztosított egy decemberi kormánydöntés a Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal megújításának, ezzel megerősítve a márciusi határozatot, amikor egyébként még az esztergomi és a székesfehérvári elővárosi vonalak is kiemelésre kerültek

Ezeket az eseményeket azonban a minisztérium nem tartja elegendően fontosnak ahhoz, hogy honlapján megjelenítse Vasúti közlekedés címszó alatt. Ott a *Vasúti közlekedés* blokkot két főbb esemény tölti ki. Az egyik a januárban megalakult, majd rendszeresen ülésező *Vasúti Egyeztető Bizottság* üléseinek összefoglalói, – olyan súlyos tárgykörökkel, mint pl. a vasúti dolgozók utazási kedvezményeinek a mértéke. (Amúgy az is kérdéses, egyáltalán miért tart külön egyeztetéseket a minisztérium vállalati szakszervezetekkel; véletlenül nem a civil kapcsolatokat véli-e ezzel letudni?)

³ [2008-ban] közel 80 kilométer gyorsforgalmi utat, 41 kilométer közutat és 46 kilométer vasúti beruházást adott át a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. A befejezett projektek összértéke meghaladta 363 milliárd forintot, ez az összes magyarországi beruházás 8-8,5 százaléka. – hangzott el a NIF Zrt. évértékelő sajtótájékoztatóján. (<http://www.nif.hu/hirek/168>)

A másik eseménysor láthatóan uralta az akkori államtitkár februári és márciusi programját: nevezetesen régiókénti fórumok zajlottak *az alacsonyforgalmú vasútvonalak hasznosítási lehetőségeiről*. A részletek talán kevésbé fontosak, az eredményt a honlap tanúsága szerint a következő miniszter jelentette be, augusztusban, (érdekes helyen, az MSZP frakcióértekezletén): miszerint 2010 végéig nem zárnak be vasúti szárnyvonalakat.

Az eljárás tulajdonképpen korrektnek tűnik: alapos, komolyan vett tárgyalásorozatot a helyi szintű érdekeltekkel, majd ennek fényében meghozott döntés. A folyamat szépséghibája, hogy az íve egyáltalán nem ilyen volt, továbbá indokolás nélkül zárult. – Az események egy 2006. áprilisi miniszteri bejelentéssel indultak, 28 mellékvonallal listájával, amelyet alaposnak nevezett vizsgálatok nyomán jelöltek ki forgalomszüneteltetésre (6,5 milliárd forint megtakarításra számítva). Helyi közigazgatási és civil tiltakozásokkal folytatódott, majd többszöri halasztás után 2007 márciusában 14 vonalon („átmenetileg”) valóban megszűnt a forgalom⁴, a másik 14-en a minisztérium szerint sem volt elegendő idő felelős döntés meghozásához. (Ekkor az intézkedéstől kb. 1 milliárd forint megtakarítást reméltek). Utána, 2007 végére valóban elkészült egy felmérés a Regionális Közlekedési Irodák munkájával, ezúttal már a mellékvonalak szélesebb körére, („7300 menetrendi módosítás, 819 oldal emlékeztető az egyeztetésekről, 1414 konkrét ügy”⁵). Az ismertetések szerint elvárt eredmény volt a szolgáltatási színvonal javítása, például a „helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer kialakulása”, továbbá az átszállási, várakozási és eljutási idő csökkenése, a kiszámítható menetrend, a közúti forgalom leterheltségének a csökkenése következtében.⁶ És persze lenne megtakarítás is: 38 vonal esetében ekkor éppen 5,2 milliárd forint.

A vizsgálat Magyarországot összevetette tíz másik európai országgal, és megállapította, hogy közülük egy lakosra vetítve nálunk a leghosszabb a hálózat; ennek a kihasználtsága (15618 utas/év, km) viszont az összehasonlított országok átlagának (36000 utas/év, km) a felét sem éri el. Elmaradt annak a tanulmányozása, hogy milyen intézkedésekkel érték el a többi vasutak a magasabb fajlagos utasszámot, ehelyett a minisztérium evidenciának tekintette, hogy a hálózat csökkentésével lehet a kérdést megoldani. Pedig könnyen belátható, hogy a hazai vasútvonalaknak jelenleg alig 30%-ára lenne érvényes, hogy a rajta lebonyolódó átlagos forgalom eléri a 36000 utas/év, km értéket, de a másik 70% vonal kiiktatásával még ez is lejjebb

⁴ Azóta e vonalak jelentős részén megszüntették a beindított buszközlekedést; az üzemeltetésre többletköltség és kompenzáció nélkül utasátvételt ígérő Volán járatok pedig támogatásért kilincselnek a minisztériumnál.

⁵ Alacsony forgalmú vasútvonalak felülvizsgálata. Prezentáció. Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja. Bemutatta 2007. október 25-én Felsmann Balázs infrastruktúráért felelős szakállamtitkár

⁶ Alacsony forgalmú... ld. fentebb.

csökkenne. Egy valamit lehet csak e számokkal bebizonyítani: azt, hogy a hálózat-csökkentés *önmagában* alkalmatlan eszköz arra, hogy a kívánt mértékre növelje a fajlagos utasterhelést. Ha viszont komplex, vasút iránti keresletet javító programba kell beágyazni az intézkedéseket (ami nem történt meg), akkor célszerűbb lenne *előbb* kialakítani és végiggondolni a programot, és csak utána dönteni infrastruktúra elemek kiiktatásáról.

Nyilvánvalóan először meg kellene fogalmazni a helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer mibenlétét, azt beleilleszteni a helyi közlekedési rendszer egészébe, a helyi döntéshozatal és intézményrendszer összefüggésébe. A helyi (térségi) közlekedési rendszer mindenképpen egybefüggő áttekintést kíván, tehát az adott térségbe eső helyi utak, mellékutak, mellékvonalak, révátkelők stb. mellett az oda eső főutak és fővonalak is az áttekintés részét kellene képezzék. A minisztérium mindezt mellőzve sem területileg, sem alágazatilag nem gondolkodott integrált térségi közlekedési rendszerben, hanem az üzemgazdasági rostán a jelenlegi körülmények között kihulló, a nagyvállalat számára a nagyhálózatban haszontalannak tűnő elemeket (vonaldarabokat) próbálta volna helyi kezelésbe tuszkolni.

Ezen a ponton érkeztünk vissza a 2008 eleji regionális fórumokhoz, amelyek végül is az erre vonatkozó előkészítés hiányában nem szolgálhatták egy lehetséges komplex térségi kibontakozás előkészítését, hanem kényszerűen az elhibázott koncepció megtárgyalására (visszaverésére) kellett irányuljanak. Ebben eredményesnek bizonyultak, de mindez azt is jelenti, hogy csak a nulla ponthoz sikerült visszatérni, semmi nem történt azon kívül, hogy két év harc után a minisztérium visszavonult a rosszul előkészített javaslatával. Azóta csönd van – pedig jó lenne egyeztetéseket indítani a térségi közlekedés megoldásáról (az összegyűjtött tanulságokkal és nyitott lappal), még mielőtt egy új vezetés megint ebben a témában próbálja elővezetni a maga tuti megoldását.

A vasút egészét tekintve a költségek töredéke jut a mellékvonalakra, nem véletlen, hogy a sajtó is nagyobb figyelmet fordított más területekre. A 2007 végén 100 milliárd forintért eladott MÁV Cargo ügyében még több szálát el kellett varrni. Az Állami Számvevőszék nehezményezte, hogy a szerződés kockázatai akár 25 milliárddal is csökkenthetik a vételárat. Szeptemberben fölröppent az a hír is, hogy az osztrák vevő fontolgatja a visszalépést az üzlettől. Végül, az ügylet uniós jóváhagyása érdekében nem az osztrák félnek, hanem éppen a félig magyar GYESEV-nek kellett visszalépnie a vételtől, a részét pedig kivásárolja az osztrák partner.

110 milliárd forintos tétel a MÁV Start motorvonat igénye is. A korábbi években többször is megtámadta a vesztes a motorvonati tender elbírálását. Azóta, úgy tűnik, járhatóbbnak bizonyul az előre kiválasztott vevővel kötendő üzlet, 2008-ban erről lehetett olvasni. A korábbi szerződés alapján mindenesetre áprilisig harminc Stadler Flirt beérkezett, további harmincra elment a megrendelés.

Az év folyamán megszűnt a Vasúti Hivatal, és többször módosult a MÁV Zrt. Igazgatósága. Az elszabadult VDDSZ sztrájkjai sokat tesznek azért, hogy az utazóközönség leszokjon a vasút használatáról. Ebben azonban méltó partnere az a minisztériumi vezetés, amelyik nem értve meg az ütemes menetrend lényegét, – ami éppenséggel többlet-kapacitást („vonatkilométert”) nyújt az *utasok számára kedvező* feltételekkel, változatlan ráfordításokkal, – a vonatkilométer befagyasztását tette az új menetrend célfüggvényévé, és ezzel sikerült szétzilálnia a szolgáltatást, lényegében megtakarítás nélkül.

Bebetonozva

2008-ban közel 80 km autópálya⁷ készült el: az M7 még hiányzó szakaszai a Mura-híddal és az M70-nel, az M6 fővárosi bevezető szakasza (8,3 km, 47,4 milliárd forint, „az első városi autópálya”, „az első háromszintes”); továbbá a Megyeri híd és az M0 északi és észak-keleti szakaszai. A hazai autópályák hossza ezzel túllépte az 1000 km-t. A dicsőségtáblára kerülhetne még az „*év üzlete*” elismerés is, amit a M6-M60 Szekszárd–Boly–Pécs szakaszok PPP szerződése kapott januárban egy nemzetközi magazintól – de erre még visszatérünk.

Az M43-as út négy szakaszára kiírt tender eredményhirdetése nyomán négy győztes kezdhették az építésnek. Decemberben pedig kormánydöntés született a 4-es főút Pest megyei szakaszának teljes rekonstrukciójáról (46,7 milliárd forint).

Mielőtt tovább mennénk felfeslő korábbi ügyek irányába, érdemes térképen is megnézni, közel egy fél évszázad alatt (1963 óta) milyen szerkezetben építettük ki a gyorsforgalmi úthálózatunkat.

⁷ NIF sajtótájékoztató (<http://www.nif.hu/hirek/168>) Máshol 65 km.



Forrás: KHEM honlap Gyorsforgalmi úthálózat 1963–2010

1. ábra. A hazai gyorsforgalmi hálózat 2010-ben

Bár az 1. ábra már megelőlegezi az M6, az M60, az M43 és az M31 kiépítését – lényegében itt tartunk. Egy fél évszázad alatt egyáltalán nem sikerült eltérnünk a Budapest-központú sugaras hálózat fejlesztésétől, az autópályáinkat rendre a korábbi elsőrendű főutak mellé építettük. És ezt láthattuk 2008-ban is. Például abból a közel 50 milliárd forintból, amiből fővárosi bevezetés épült az M6 számára, (8,3 km, az M7 bevezetésével párhuzamosan) megépülhetett volna akár a Székesfehérvár–Dunaújváros kapcsolat kétharmad része, autópályá jellemzőkkel. Az M0 átadott északkeleti szakaszát teljesen elegendő lett volna városi forgalmi út jellemzőkkel megépíteni, hiszen autópályaként mellette épül (az ábra már tartalmazza) az M31-es út. A decemberben elfogadott kormányhatározat is indokolatlanul építeti autópályá költségekkel, autópályá nyomvonalon, „autópályává fejleszthető” elvárással a 4-es utat Cegléd és a főváros között, amikor autópályaként mellette ott fut az M5 bevezető szakasza. Az autópályá karakter erőltetése nem csak most jelent pazarlást, hanem majd akkor is, amikor a kapacitásával kikényszerít egy újabb drága városi bevezetést is, amely fogadni képes a felduzzasztott forgalmat, ahogy az M6 esetében történt.

Július 8-án részleteket közölt a Népszabadság egy friss ÁSZ jelentésből. „Az M7-es balatoni szakaszán található köröshegyi völgyhíd megépítésére vonatkozó döntés műszaki, gazdaságossági, természetvédelmi és településrendezési megalapozottsága nem igazolt, az autópályákra költségbecslés nem készült – állapítja meg az Állami Számvevőszék a 2007-ben befejezett sztrádaépítésekről készített jelentésé-

ben... ...Az ÁSZ szerint megépítésének elkerülése érdekében a parttól 15-20 km-re vezetett nyomvonalváltozatokra tervek nem készültek.” Két nappal később újabb cikk foglalkozott ugyanott a témával, „Canossa-járás a völgyhídon: Kellett, de a legdrágább megoldás volt a kőröshegyi viadukt.” „Megtalálta a közös hangot az állami sztrádaépítő cég és az Állami Számvevőszék: a kőröshegyi völgyhídra szükség van, a sztrádaberuházók pedig nem sértettek törvényt. Kifogásolni azt lehet, hogy az autópályák olcsóbban is megépülhettek volna.” Jogilag tehát minden rendben van, legalább is a beruházónál; – azzal pedig, hogy máshol, hasznosabb szerkezetben, olcsóbban kellett volna építkezni, és azzal, hogy egy szakma hogyan teszi magát hiteltelenné és nevetségessé, kár is lenne ezek szerint tovább foglalkozni.

A mennyezet nem szakadt le – csak az épülő M6-os mindkét alagútja omlott be, két hét múlva, Bátaszék közelében. Az első közlések szerint az esőzések következtében meglazult talaj miatt történt az omlás, – aztán kiderült, hogy „Senki sem kérte a Magyar Állami Földtani Intézet véleményét az M6-os autópálya alagútjának építésekor a terület geológiai viszonyairól” (FigyelőNet július 28.); továbbá az is, hogy a minisztérium korábbi főosztályvezetője komolyan és kitartóan küzdött a hibás megoldás ellen, majd kénytelen volt felmondani az állását. „M6-os alagútcsata: 50 milliárdot akart spórolni, hülyének nézték!” (Tolna megye Online 2008. május. 23). Azaz itt is az a helyzet, mint Kőröshegynél: más nyomvonalon olcsóbban és ráadásul kevesebb kockázattal épülhetett volna az autópálya.

Ennyit az M6-ról, ami, – csak emlékeztetőleg –, PPP szerződésével elnyerte az „év üzlete” címet. Vajon kinek a szempontjából értékelhették ezt az üzletet? – A továbbiakat majd jövőre meglátjuk, az ÁSZ vizsgálata után...

Megvezetve

Korábbi megtorpanások után április végéig meg kellett volna jelennie annak a közbeszerzési kiírásnak, amely nyomán 2009 közepétől a megtett út arányában fizettek volna útdíjat a teherfuvarozók. Az előrehaladásról nem sokat lehetett idén hallani, arról viszont a nyár folyamán értesülhettünk, hogy 2010-ig *biztosan nem lesz* e rendszer bevezetve. Az egy-két év késlekedéssel kapcsolatban világosan kell látni, hogy az nem mindenkinek rossz: ugyanis évi tízmilliárd forintos nagyságrendben jelent ajándékot a fuvarozóknak, elsősorban a hosszú szakaszokat bejáró, és rendszeresen közlekedő tehergépkocsik üzemeltetőinek, – ilyen módon relatíve olcsóbbnak mutatva a közúti fuvarozást, azaz versenyelőnyt nyújtva ennek a fuvarozási módnak.

Nem ez volt az egyetlen ajándék, amit ez az alágazat a kormánytól kapott. Amint arról júniusban a Népszabadság beszámolt, a fuvarozók az *őket a piacon sújtó magas olajárak* ellensúlyozására indított harcukat is sikeresen zárták, amennyiben a kormány mintegy 7-9 milliárd forintra becsülhető adókedvezményben és más kompenzációban részesítette őket. (Arról nem hallottunk, hogy mi történt akkor, amikor az

olajárak süllyedni kezdtek.) Különösen kifinomult magyarázat született a nehézteher forgalom hétvégi korlátozásának az enyhítése ügyében: amennyiben „A szombat délelőtti közlekedési lehetőség biztosítja a lakosság megváltozott hétvégi bevásárlási szokásaihoz kapcsolódó áruellátás magasabb színvonalát.” (Egyszerű lakosként szinte még örülhetünk, hogy azért mi is használhatjuk közben az utakat, pedig biztosan kifejezetten útban vagyunk. Mi eddig azt gondoltuk, éppen a megváltozott szokásaink, a nyári hétvégi nyüzsgésünk miatt, a balesetveszély csökkentése érdekében kellett *bevezetni* a korlátozást, de valószínűleg rosszul emlékszünk.)

2008-ban azonban nem csak *ad hoc* intézkedések (halasztások) szolgálták az áru fuvarozást, hanem januárban a minisztérium vitára bocsátotta a Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) tervét is. Egy jó logisztikai stratégia pontosan a gazdaságstratégia és a közlekedési stratégia közös metszetét alkotja, ilyen szempontból tökéletes helye volt a *Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban*. Korábban, azaz a kidolgozása során jó szolgálatot tehetett volna azzal, hogy összezsírosítja a 2002 óta inkább csak közös irányítás alatt, mintsem együtt- működő főhatóságot. Ez nem történt meg, ugyanakkor a dokumentum számos érdekes tanulsággal szolgált. A munkát nem a közlekedésfejlesztéssel, hanem a gazdaságfejlesztéssel foglalkozó főosztály koordinálta, sajátos módon mégis a gazdasági stratégiába való illeszkedése maradt problematikus, (nyilván létező gazdaságstratégia hiányában); míg könnyebb volt olyan közlekedési stratégiákat felsorolni (Magyar Közlekedéspolitikai 2004-ből, Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-ből) amelyek keretét biztosíthatták a kiinduláshoz. Másfelől a MLS-nek a kidolgozása, a formai igényessége, a belső konzisztenciája sokkal szakszerűbb, mint bármelyik felsorolt közlekedési dokumentumé. (Érdekes tapasztalat lesz, vajon a szétválás után melyik főhatóság mennyire fogja magáénak tekinteni a benne foglaltakat. Egyelőre egyik sem lépett.)

Tartalmi vonatkozásban nagyon erős hangsúlyt kapott a stratégiában a közlekedési szempontrendszer, annak is egy mennyiség-orientált megközelítése. Miközben az áruszállításra vonatkozó friss európai dokumentumok egyértelműen a fenntarthatósági keretből indulnak ki, és a logisztikai megoldások ennek a szolgálatába állítva jelennek meg, addig a hazai stratégia egy növekedésre irányuló, és offenzív célt állított a középpontjába. *"A Magyar Logisztikai Stratégia célja, hogy 2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen."* Ezt a megközelítést húzza alá az egyik átfogó cél is, nevezetesen *„Magyarország tranzit, hinterland potenciáljának kiaknázása, menedzsmentje”*. Ez a kiindulás sajnálatos módon teljes összhangban van a közlekedési stratégiáknak a megközelítésével, azzal a mítosszal, miszerint Magyarországnak valamiféle tranzit nagyhatalommá kell válnia, amit kényszerűen mindenkinek útba kellene ejtenie, és ami aztán az alapját képezheti az erre ráépülő tevékenységeknek.

Ezzel kapcsolatban nem az a probléma, hogy a ne lenne bölcs dolog szolgáltatásokat nyújtani az erre járóknak, hanem az, hogy ez a gondolatmenet soha nem jut el

odáig, hogy az általunk nyújtandó szolgáltatásokra szolgálja stratégiával, (olyannal, ami, jól megválasztva, akár elő is segíthetné, hogy tudatosan ide kormányozza azokat, akiket a szolgáltatás megcéloz). Ehelyett általában, és mindenkit ide szeretnénk csatornázni – *hub*, központ, centrum lenni, mindegy is, hogy minek a központja.⁸ Ez nem egy együttműködésre építő célkitűzés, hanem kényszerhelyzetbe szeretne hozni másokat, és hatalmat gyakorolni felettük – miközben paradox módon mégis éppen, hogy fokozott gazdasági kiszolgáltatottsághoz vezet. Egy jó gazdaságfejlesztési stratégia tükrében rá kellett volna jönni arra, hogy a XXI. században elfogadhatatlan ilyen mértékben mennyiségi tényezőkre, nagy anyagáramlatokra, és ezen belül is külső döntéshozók elhatározásától függő kiszolgáltatott helyzet fokozására építeni a logisztikai stratégiát.

Tárgyilagosan hozzá kell tenni a fentiekhez, hogy a logisztikai stratégia további meghirdetett céljai korszerűek és vállalhatóak, mert az elvégzendő feladatok minőségi paramétereinek, hatékonyságának a javítására irányulnak: *versenyképes magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása, korszerű technológiák használata, a közúti közlekedés logisztikai súlyának korlátozása, összhangban az egyéb szállítási módok térnyerésének előmozdításával*. A fentebbi problémák miatt mégis elszalasztott lehetőségnek tekintjük jelen formájában a logisztikai stratégiát.

A magyar hub

A főváros közlekedésében mindig is kiemelt szerepet játszottak a hidak; hiányuk emlegetése egyben bizonyos felmentést is adott a nem-megoldott strukturális problémákra. Ehhez képest kétféle tanulsággal is szolgált az év: egyfelől a döntéshozók lezárt Szabadság-híd, lezárt Északi összekötő és leszűkített Margit-híd mellett sem haboztak a nyári hétvégeken lezárni a Lánchidat is, és az élet ettől sem állt meg (csak az ész). Másfelől, év végére viszont forgalomba állt az új Megyeri híd, a felújított vasúti híd, és a Szabadság-híd villamospályái is.

A fővárost természetesen nem érintette közvetlenül a minisztériumok csereberéje, ennek megfelelően itt nem is állt le a közlekedési stratégiai tervezés. Áthúzódó munka volt az elővárosi vasutakra kidolgozott koncepció, egyeztetések folytak egy teherforgalmi stratégiának nevezett dokumentumról, és, főképpen, készül a főváros közlekedési rendszerének fejlesztési terve.

A napi életet az emlegetett hídlezárások mellett a rakpartlezárások érintették, a sajtóban pedig a metróépítés és a BKV (itt azért volt egy kis cserebere) számíthatott a legnagyobb figyelemre.

⁸ Ugyanez a gondolatmenet rendeli alá az országon belül valamennyi térséget egyetlen központnak, és engedi az *1. ábrának* megfelelően egyre kezelhetlenebb *hubbá* duzzadni a magyar főváros térségét.

A legegyszerűbb a 4-es metró ügye. Itt ugyanis a főváros vezetésétől az építőig és a tervezőig, továbbá az uniós bizottságtól az ellenzőkig mindenki pontosan tisztában van azzal, hogy ez a metró egy elavult koncepció alapján, hibás szerkezetben épül, és a költségei akkorák, hogy abból a főváros felszíni közlekedési rendszerét sokkal nagyobb hatékonysággal lehetne rendezni. (Júniusban fel is sorolta a Népszabadság, mi mindent.) Ennek megfelelően a metró esetében az utóbbi évek kivitelezési munkáiban egyértelmű hajtóerő volt, hogy kapkodás árán is, de minél több munka elkezdődjön, minél több szerződés megköttesen, – annak érdekében, hogy bármikor azt lehessen mondani, hogy a munka leállítása közel olyan drága, mint a folytatása. Ez a „kész-helyzet” játszma különösen fontossá válhat, ha kiderülne, hogy az unió csak szerény és óvatos támogatást biztosít, és a költségek zömét itthoni forrásból kellene hozzátenni. (A késések, kötbérek, túllépések amúgy is a hazai büdzsét terhelik, még ebből is sok *váratlan* fordulat – *várható*).

Ehhez képest is meglepetést tudott okozni, hogy építéstechnológiai megoldatlanságban mi mindent sikerült összehozni a Fővám téren és a Gellért téren, majd ennek nyomán a ki-vár-kire-és-ki-miatt nevű keresztbe zsarolásos földalatti pókerjáték előkészületi játszmáiban.

Már január közepén megjelent az a mondat a Városháza közleményei között, ami talán a legtömörebben fejezi ki a helyzetet: – egyaránt érzékeltetve a feltételezéseket, a megszólalás igényét, meg amit gondolunk ilyen közlemények olvasán: „Nincs szó a 4-es metró projekt felülvizsgálatáról.”

Fordulatosabb, és biztatóbb is a BKV két esete. Az egyik, egy buszbeszerzés (február) kelet-európai rutin ügy, amit tisztáltozattal sikerült gyorsan lezárni.

A másik, sajtót foglalkoztató téma a paraméterkönyv (új menetrendi normák) kialakítása volt. Annyiban hasonlít a vasúti mellékvonalak ügyéhez, amennyiben a szolgáltatás létező és megoldandó problémáját itt is egy hibás célfüggvénnyel (menynyi pénzt lehet megtakarítani), sikerült – *vakvágányra* terelni. A hatékonyság nagyon fontos, és legitim cél – de nem a közszolgáltatás elérendő átfogó célja, hanem a megfogalmazandó átfogó cél elérésén belüli megoldási lehetőségek szelektálására szolgál. Ha a célt és az eszközt felcseréljük, és a megtakarítandó hatmilliárd forint válik a fő céllá, akkor elvész a lényeg: mire is szolgál a közszolgálati vállalat. Ennek megfelelő volt a javaslat is, járatmegszüntetések, ritkítások. Ehhez képest az első felzúdulások után mégis sikerült ésszerű kompromisszumra jutni: a megrendelő gyakorlatilag jelképes (értelmetlen) méretre csökkentette a megtakarítási célkitűzését, a menetrendi átalakításoknál pedig előtérbe kerültek a vonalösszevonások és az átszállások csökkentése, – azaz olyan, az utazóközönség számára kedvező irányú változtatások, amelyek ráadásul nem is igényelnek többlet ráfordításokat. A mostani változtatás egyébként alapvetően a hetvenes években bevezetett ellenkező irányú intézkedés-sorozat visszafordítása: akkor a vonalak szétszabdálása, a ráhordás, a sok kényszerű átszállás a metró feltöltését szolgálta, emellett a vonaljegy kizárólagossága miatt még

a bevételeket is növelte, az utasok kényelme kárára. Örvedetes, hogy egy emberöltő elteltével eljutottunk oda, hogy legalább az elrontott lépéseket visszacsináljuk.

Alighanem emberöltőben lesz csak mérhető a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSz) kialakítása is. Az évtizedes előkészületek utáni kezdőlépés (közös elővárosi bérlet bevezetése) 2008 végén tovább araszolt: nevezetesen 2009-től (illetve további két hetes késedelemmel) megszűnt a helyi-, és csak egyesített bérlet vásárolható. Tanúi voltunk egy fontos és sikeres kísérletnek is: az északi vasúti híd lezárása idején két elővárosi üzemág: az esztergomi motorvonat és a szentendrei hév egy szakaszon közös vágányt használt. Ennek tanulságait érdemes lenne átvezetni az előző évben készült, elővárosi vasutakra vonatkozó („*S-bahn*”) koncepción, amely a 11 beérkező vasútvonalat még teljesen külön üzemágként kezelte, nem integrálva a hév vonalakkal.

ÖSSZEFOGLALÁS HELYETT...

...egy rövid bekezdést érdemes arról is írni, hogy mi *nem* történt 2008-ban.

Nem készült felülvizsgálat az egyébként friss, Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiához, hogy az *ne* a korábban (85%-os) uniós támogatások reményében eltervezett listákat, hanem az ország valós térségi kapcsolatai által igényelt közlekedésfejlesztési igényeket és intézkedéseket támassza alá. Következésképpen nem készültek el ennek a munkának az alágazati felülvizsgálatai sem a vasúthálózatra és a közúthálózatra. Nem készült tervezet arra vonatkozóan sem, hogy a jelenlegi adottságok között milyen intézkedésekkel lehet a közúti áruszállítást csökkenteni, a vasúti és hajózási cargo szolgáltatást rugalmasabbá tenni, a szolgáltatásait vonzóbbá tenni.

Nem készült stratégia arra, hogy ha az útdíj bevezetésénél *mégsem* az elektronikai berendezéseket telepítő vállalkozás rögzítéséből indulunk ki, akkor milyen célok kitűzésével, milyen megfontolásokon keresztül kellene kialakítani a rendszert.

Nem készült olyan egyesített országos menetrend, ahol együtt lenne látható (legalább) a vasúti és a helyközi busz közlekedés; következésképpen olyan intézkedések sem történtek, amelyek összehangolták volna ezeket a menetrendeket, sőt, biztosították volna a közvetlen átszállások lehetőségét ott is, ahol a buszpályaudvar távolabb esik a vasútállomástól.

Nem történt lépés térségi közlekedési szövetségek kialakítása irányába, sőt olyan intézményi együttműködések létrehozása irányában sem, amelyek megkezdhetnék a közös munkát a szövetség kialakításához (majd később felügyelnék a szövetség működését). Nem történt érdemi előrelépés ott sem, ahol az intézmény már létrejött: azaz a BKSz területén sem.

Miközben az autópályák gazdaságserkentő hatására vonatkozó *vélekedések* indokolásul szolgálnak akkor, amikor magyarázni kell a mind fajlagosan, mind összességében eltúlzott ráfordítások allokálását, teljes mértékben hiányoznak olyan irányú áttekintések, amelyek bemutatnák a kulturált és megbízható (városokon belüli és települések közötti) közszolgálati közlekedés gazdasági, társadalmi jelentőségét⁹

HIVATKOZÁSOK

[A szövegben nem hivatkoztunk külön azokra a forrásokra, amelyek szerepelnek a FÜGGELÉK kronológiájában.]

Alacsony forgalmú vasútvonalak felülvizsgálata. Prezentáció. Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja
http://195.228.157.155/data/cms1436554/vasutvonalak_.pdf (Letöltve 2007. november; jelenleg nem működik) Bemutatta 2007. október 25-én Felsmann Balázs infrastruktúráért felelős szakállamtitkár.

Magyar logisztikai stratégia (2007-2013) 2008. július 4. Munkaanyag.
http://www.nfgm.gov.hu/data/cms1821957/MLSNFGM_finalframe_080704.pdf

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Miközben a leírtakért a felelősség egyedül a szerzőt terheli, hálás köszönetemet fejezem ki azoknak, akik elolvasták a kéziratot, és megosztották velem a megjegyzéseiket és tanácsaikat: azaz Mészáros Péternek, Orosz Csabának, Perger Imrének, Princz-Jakovics Tibornak, Vargha Mártonnak.

⁹ Ebben a kérdésben a környezeti hatásokra még inkább vannak anyagok.

FÜGGELÉK

KRONOLÓGIA 2008 MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉS

Fő források:

- (1) Elsősorban a KHEM (GKM), továbbá a NFGM (NFÜ) és a főváros hivatalos honlapja,
- (2) *Népszabadság, Világgazdaság, esetenként Index, Metro(pol) stb. egyéb sajtóorgánumok is, ill.*
- (3) [saját megjegyzések]

Összeállította Fleischer Tamás

2008. január 8. *Index*. *Lefújták a kormányzati negyedet. Ahogy azt már tavaly megírtuk, kihátrált a kormány a Nyugati pályaudvar mögé tervezett kormányzati negyed mögül.*

2008. január 11. *Hetek Online* *Nincs megállás: A 4-es metró tragikomédiája. A hét elején újabb fejezettel gazdagodott a 4-es metró kálváriája, melynek rövid összefoglalója így hangzik: elképzelhető, hogy nem épül meg a Fővám téri megálló. A beruházó BKV és a kivitelező a Hídépítő Zrt között ugyanis kiújultak a viták azt követően, hogy kiderült: utóbbi csak egyéves csúszással tudja átadni az állomást.*

2008. január 12. *Népszabadság*. *Kiszáll az állam az M5-ösből... "A munkálatokból pedig a Getronics azért nem maradhat ki, mert a sztrádákon működő kamerás hálózata szellemi és szabadalmi jogait harmadik fél, tehát egy újabb rendszerszállító nem ismerheti meg."* [Lám, a változások közepette is vannak még fix pontok!]

2008. január 12. *Népszabadság*. *Kultúraváltás vagy olcsó trükkök: Bajnai Gordon az uniós pénzek elnyerésének titkairól és rossz beidegződésekről. "Mert elvben ugyan megállapodtunk az unióval, hogy van mód a 4-es metró közösségi finanszírozására – körülbelül 270 milliárd forint értékig – de hogy ténylegesen mennyi pénzt kap a projekt, az attól függ, hogy a főváros a kormánynak milyen minőségű tervet nyújt be."* (*Népszabadság*)

2008. január 14. Összesen 800 millió forintért pályázhatnak a települések forgalmi helyzetük javítása érdekében. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ közreműködésével és szervezésében – február második felében pályázatot ír ki az országos közúthálózat részét képező belterületi csomópontok átépítésére, korszerűsítésére. (KHEM honlap)

2008. január 18. Városházi hírek **KÖZLEMÉNY**: Nincs szó a 4-es metró projekt felülvizsgálatáról.

2008. január 19. *Népszabadság*. *„Röntgenszem a selyemvasúton”. Öt évig biztosan jönnek a kínai konténervonatok. Legalább is ezt ígéri az a ciprusi szállításszervező cég, amelyikkel a GYSEV megállapodást kötött.* (*Népszabadság*)

2008. január 26. *Népszabadság*. *Magánvasutak: sok kicsi nem sokra megy. „Törpék mérkőznek óriásokkal a vasúti áruszállítási piacon... ...A győztesnek járó tortát a közúti fuvarozók már szeletelik.”*

2008. január 29. Magyar Hírlap. A Ferihegy vasúti megálló kisiklott elképzelés. A repülőtér utasainak mindössze két százaléka használja a vasutat.

2008. január 24. Az év üzlete elismerés az M6 PPP-szerződésének. „Az M6-os autópálya Szekszárd-Bóly és az M60-as sztráda Bóly-Pécs közötti szakaszának PPP-szerződése nyerte a Project Finance International (PFI) Magazine által alapított PFI Annual Awards PPP „Az év üzlete díját” az idén, az Európa-Közép-Kelet-Afrika (EMEA) régióban. A díjat Felsmann Balázs, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szakállamtitkára vette át 2008. január 23-án Londonban.” (GKM honlap)

2008. január 25. Elkészült és véleményezhető a Magyar Logisztikai Stratégia tervezete. „A logisztikai szakmai szervezetek bevonásával azt a stratégiai célt tűzte ki a GKM, hogy 2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen.” (GKM honlap)

2008. január 25. Ülészék a Vasúti Egyeztető Bizottság. Első ülését tartja 2008. január 25-én a Vasúti Egyeztető Bizottság. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM), valamint a Vasutasok Szakszervezete (VSZ), a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) és a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete (PVDSZ) között 2007. december 11-én létrejött megállapodás értelmében életre hívott testület minden hónap utolsó hetében tart megbeszélést. (KHEM honlap)

2008. február 12. Hírszerző. "Mutyibusz"-tender: Demszky a teljes igazságot akarja, a BKV meg buszokat „A BKV buszbeszerezése akkor vált problémássá, amikor a Heti Válasz című lap azt írta: Antal Attila fia, Antal Zsolt annak az Alfa Busz Kft.-nek az alkalmazottja, amely egyedülként indult a BKV használtbusz-tenderén.” (Hírszerző, Király Dávid)

2008. február 14. Népszabadság. Lenullázódott az M0-ás: Ha elkészül az új pálya, be kell zárni a régit. „Tartósan be kell rendezkedniük az autósoknak a kaotikus állapotokra az M0-áson: 2013-ig ugyanis biztosan marad a zsúfoltság.” ... „A fővárost délről elkerülő autópályán a mindennapos torlódásoknak és baleseteknek a bővítés szabhatja gátat, ha azonban elkészül az új pálya, akkor rögtön el kell kezdeni felújítani a régit.” (Népszabadság)

2008. február 5. Az alacsony forgalmú vasútvonalak hasznosítási lehetőségei – közlekedési fórum Mohácson. Felsmann Balázs, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium infrastruktúra ügyekért felelős szakállamtitkára fórum keretében tájékoztatta a Dél-Dunántúli Régió polgármestereit a régió alacsony forgalmú vasútvonalainak hasznosítási lehetőségeiről. (KHEM honlap)

2008. február 14. Az alacsony forgalmú vasútvonalak hasznosítási lehetőségei – közlekedési fórum Vásárosnaményben. (KHEM honlap)

2008. március 4. Az alacsony forgalmú vasútvonalak hasznosítási lehetőségei – közlekedési fórum Kisbéren. (KHEM honlap)

2008. március 14. Az alacsony forgalmú vasútvonalak hasznosítási lehetőségei – közlekedési fórum Sátoraljaújhelyen. (KHEM honlap)

2008. február 25 Origo. Nyilvánosságra hozta a BKV Zrt. a 2008-as budapesti tömegközlekedési paraméterkönyv munkaanyagát. Jelentősen ritkítaná a járat-számot hajnalban, este és hétvégén a BKV. Megszűnik több busz- és trolijárat is, így több viszonylatban csak átszállással lehet majd közlekedni. ... A főváros tavaly decemberben hagyta jóvá az új paraméterkönyv kidolgozásának alapelveit. Az előterjesztésben az szerepelt, hogy a cég 2008-as, várhatóan 8,1 milliárdos vesztesége "többletforrás hiányában a paraméterkönyv módosításával csökkenthető". A BKV és a főváros szerint az új menetrend ésszerűsítéseket tartalmaz, és a csökkenő utasszámhoz igazítja a budapesti közlekedés rendszerét. A bírálók – a

városházi ellenzék és a VEKE – szerint azonban csak a forráskivonásról szól, és további utasokat fog elriasztani a tömegközlekedéstől.

2008. február 29. Index. Személycseréket javasolnak a BKV-nak. „Kommunikációs stílusváltást, őszinte beismerést, és személycseréket javasol az a szakértői anyag, amely a BKV használt buszok beszerzésére kiírt, 3,5 milliárdos tenderének vizsgálatához készült. A jogi szakértők nem találtak törvénytelenséget a korrupció gyanúját felvető tenderben, amit kis híján az az Alfa Busz vitt el, akinek Antal Attila BKV-vezér fia is dolgozott. A jogi szakvélemények ugyanakkor a tender súlyos hiányosságaira felhívják a figyelmet.” (Index, TBG)

2008. március 4. 25 útszakaszon magasabb sebességhatárt állapít meg a GKM. A KRESZ 2007. évi módosítása megteremtette annak a lehetőségét, hogy a sebességhatár - a belterületi szabályozáshoz hasonlóan – külterületen, a közúthálózat egyes elemein is felemelésre kerülhessen az általánosan 90 km/h-ról. (KHEM honlap)

2008. március 13. Gyorsabb és biztonságosabb haladás a Budapestre igyekvőknek. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az agglomerációs közlekedés megkönnyítése és biztonságosabbá tétele érdekében kísérleti jelleggel két autópálya Budapest közeli szakaszain előzési korlátozást vezet be a tehergépjárművek számára. A korlátozás az M1 autópályán Tatabánya – Óváros csomópont és M0 csomópont között három szakaszon, összesen 33,6 km hosszban, valamint az M3 autópályán Gödöllő csomópont és Bp., Szentmihályi úti csomópont között egy szakaszon, 16,4 km hosszban, a főváros felé vezető irányban érvényes. (KHEM honlap)

*2008. március 25. „A kormány a múlt héten úgy döntött, hogy gyorsabb ütemben hajtja végre a kiemelt beruházásokat és elfogadta az ehhez szükséges jogszabályi módosításokat... Záhony fejlesztése is a kiemelt projektek rangsorába emelkedett. Emellett több vasúti szakasz felújítását kiemelt fejlesztésnek tekinti a kormányzat. Ezek közé tartoznak a budapesti elővárosi vasútvonalak, a Szolnok-Záhony, a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd, az Óbuda-Esztergom, a Győr-Pápa-Celldömök-Boba, a Budapest-Lökösháza, a Budapest-Kelenföld-Székesfehérvár vasútvonal.” [Királyi Séta
http://kiralyiseta.szekesfehervar.hu/index.php?pg=news_42835]*

2008. április 9. Népszabadság. Ébresztő, Rákóczi út.”Beleznay Éva [Budapest főépítésze] szerint a keleti folyosónak kiválóak az adottságai, a rehabilitációja éppen ezért is szerepel kiemelt célként a főváros kereskedelemfejlesztési koncepciójában. Hozzátette, a tervek szerint 2009 végére már a nagyközönség számára is érezhető lesz a terület 'humanizációja'.” (Népszabadság, S.E.)

2008. április 10. Népszabadság. Jövő nyártól már a megtett út arányában kellene leróniuk a sztrádadíjat a fuvarozóknak.”Az összességében 50-70 milliárd forintba kerülő beruházás 2002 óta egészségtelenül sokszor kiolvasztott és felforralt terve azonban lényegileg nem sokat változott” „[A] terv szerint az elektronikus útdíjrendszer közbeszerzésének kiírása – a szaktárca előterjesztése szerint – április 30-án látna napvilágot.” (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)

2008. április 22. Metro. Budapest. Csatornaépítés miatt lezárták a rakpartot.”Déli irányból észak felé haladva, szakaszonként épül meg 2009 nyarára a megközelítőleg 7 kilométer hosszúságú szennyvízgyűjtő csatorna.” (Metro újság)

2008. április 30. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia a Civil Fórumon. Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) tavaly szeptemberben nyilvánosságra hozott Zöld Könyve után az érdeklődők 2008. április 29-től a stratégiában foglalt célkitűzéseket megvalósító alágazati fejlesztéseket bemutató dokumentumot ismerhetik meg és véleményezhetik a GKM honlapjának Civil Fórumán. (GKM / NFGM honlap)

2008. május 6. Népszabadság. *Leosztott motorvonattenderek: Előre kiválasztott szállítóktól összesen 110 milliárd forintért vásárolna a MÁV Start.* „A döntés azonban várat magára.” „Éppen csak átvette a svájci Stadler AG-tól vásárolt első harminc motorvonatát, a MÁV Start Zrt-nél máris előkerült a fiókból a cég januárban leváltott menedzsmentjének járműfejlesztési stratégiája.” (Népszabadság)

2008. május 11. 440 km összefüggő kerékpáros útvonal várja a biciklistákat az EuroVelo 6 magyarországi szakaszának kitáblázása után. (KHEM honlap)

2008. május 19. Metro. *Tehermentesítő út a 71-esnél.* „Pénteken átadták a forgalomnak a Balatonakarattyát, Balatonkenesét és Balatonfüzfőt elkerülő 17,3 kilométeres 71-es főút tehermentesítő szakaszát.” (Metro újság)

2008. május 20. Népszabadság. *M43: négy szakasz, négy győztes: Huszonhatmilliárdért kerüli el Szegedet az autópálya.* „A sztráda és a hozzá tartozó Tisza-híd átadását 2010 augusztusára tervezik.” (Népszabadság)

2008. május 20. Hírszerző. *Egy huzavona vége: szeptembertől jön az új paraméterkönyv. A főpolgármesteri kabinet elfogadta a legújabb tervezetet.* „Jövő szerdán valószínűleg megszavazza a főváros városüzemeltetési bizottsága a BKV legújabb paraméterkönyv-tervezetét, így minden bizonnyal lezárulhat a fél éve tartó huzavona. Az új menetrend többek közt járathosszabbításokat, vonalösszekötéseket és menetrend-összehangoló-sokat tartalmaz, és évente mintegy 1,14 milliárd forintot lehet vele spórolni.” (Hírszerző, Király Dávid)

2008. május 23. Népszabadság. *Összekötő hidak, amelyek elválasztanak: Újabb átkelő terve veszélyeztetheti a szentendrei-szigeti vízbázist.* „A szigetmonostori után újabb, ezúttal a Vácot a Szentendrei-szigettel összekötő hídtervek veszélyeztetik Budapest vízbázisát.” (Népszabadság, Kálmán Attila)

2008. május 28. Megújult a MÁV Zrt. igazgatósága. (NFGM honlap)

2008. június 5. Kinevezték a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium szakállamtitkárait. (KHEM honlap)

2008. június 7. Népszabadság. *Kisiklatta a kormány a vasúti hivatalt: Elveszti posztját a sínek fenegyereke.* „Meggzűntették a Magyar Vasúti Hivatalt: a MÁV tevékenységét is ellenőrző független szakhatóság bezárásáról a kormány határozott. Feladatait a Nemzeti Közlekedési Hatóság veszi át. A döntést a szervezeti egyszerűsítéssel indokolták, de közrejátszhatott az is, hogy a hivatal sokszor tett keresztbe a vasútnak.” (Népszabadság)

2008. június 10. Népszabadság. *BKV-botrányok AAM-től végkielégítésig* „Hűtlen kezelés, közérdekű adatok eltitkolása, számítógépes rendszer elleni bűncselekmények – több BKV-botrány miatt vizsgálódik a rendőrség. A paraméterkönyv körüli csatározások és a több tízmilliós vezetői lelépési pénzek borzolták a kedélyeket a cég körül” (Népszabadság, Schmidt Gábor)

2008. június 11. Népszabadság. *Két év kínszenvedés a közlekedőknek: Teljes rakpartzár Budán.* „Most kell annyi eurót szerezni Brüsszeltől, amennyit csak lehet, mert a következő évtizedekben már kevesebb juthat Budapestnek – ezzel magyarázta Demszky Gábor a jelentős forgalomkorlátozással járó beruházások összetorlódását.” (Népszabadság)

2008. június 17. Világgazdaság. *Mennyiért építik az autópálya-pihenőhelyeket? Itt a lista! A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vagyonkezelésében lévő gyorsforgalmi úthálózaton 2008-ban hat helyen folyik töltőállomások telepítésé-*

vel járó komplex pihenőhelyek fejlesztése.(450 millió és 766 millió között) (VG-online)

2008. június 17. Népszabadság. *Metrókonfliktus-térkép nem csak utasoknak. „Hat kilométer alagút elkészült a 4-es metróból, a viták azonban továbbra sem csillapodnak arról, ezt kell, és így kell-e megépíteni.” „A 4-es metró árából szakmai becslések szerint kijönne négy új Duna-híd, a budai hegyvidék és a pesti belváros közötti öt kilométeres közúti alagút, a BKV 15 éves átlagéletkorú buszai kétharmadának a cseréje és a villamospályák korszerűsítése is, de még az utak egy részének a felújítása, valamint a Moszkva tér teljes kitatarozása is.” (Népszabadság, Schmidt Gábor)*

2008. június 20. VG online. *Késik az e-útdíj bevezetése. Továbbra is megéri Magyarországon keresztül közlekedni a kamionosoknak. Várhatóan 2010-ig nem vezetnek be a már többször is megtorpedózott, úthasználattal arányos elektronikus díjfizetési rendszert (ED)*^{10 11}

2008. június 24. Magyar intermodális logisztikai fejlesztési koncepció. A hazai intermodális logisztikai központ hálózat és a kombinált áruszállítási rendszer fejlesztése már több mint egy évtizede halad előre, de még korántsem tekinthető befejezettnek. Az új intermodális logisztikai fejlesztési koncepció célja a korábbi irányelvek integrálása, valamint aktualizálása, különös tekintettel a hazánk EU csatlakozásával járó, megváltozott keretfeltételekre. A koncepció egyúttal a II. Nemzeti Fejlesztési Terv operatív programjai logisztikai vonatkozású prioritásainak egyik kiinduló alapját is képezi. (KHEM honlapja)

2008. június 26. Népszabadság. *Szabadabb szombat a kamionosoknak: Költséges alku született a fuvarosdemonstráció elkerülésére „Megegyezt a kormány a fuvarozókkal: a magas gázolajár miatt kialakult intézkedések a költségvetés 7-9 milliárd forintjába kerültek A változásokat mindenki megérzi majd, mert a kabinet szűk körben szombaton is szabad utat ad a kamion-közlekedésnek.” (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)*

2008. június 26. Ismét hosszabb lett az M7-es. Gyurcsány Ferenc miniszterelnök és Szabó Pál közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter avatta fel 2008. június 26-án az M7-es autópálya Balatonkeresztúr és Zalakomár közötti új, 20 kilométeres szakaszát. (KHEM honlap)

¹⁰ 2007. 08. 02. Kényelmes és igazságos. Magyarországon a tervek szerint 2008 folyamán vezetjük be – az első időszakban várhatóan csak a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó gépjárművek (azaz a teherautók és a buszok) számára – a megtett úttal arányos elektronikus elven működő díjszedési rendszert. (A KKK honlapjának az a lapja, ahova az elektronikus díjszedés ügyében a KHEM honlap kormányozza az érdeklődőt. Letöltve 2009. január.)

¹¹ Botrányos tenderek külföldön. Az elektronikus útdíjnyilvántartó rendszerek felállítását több európai országban is botrányok és fennakadások jellemzik. Legutóbb Szlovákiában váltott ki felháborodást, hogy a többszöri kiírás és halasztás után a legdrágább, 861 millió eurós ajánlatot benyújtó, ráadásul kétes tulajdonosi háttérű cég nyerte el a megbízást (VG, június 12., 4. o.). Érdekesség, hogy a Szlovákiában a tiltakozó vesztesek közé tartozó osztrák Kapschnak Csehországban egy hasonló tender nyerteseként magának kellett szembenéznie az alulmaradt konkurensok kifogásaival. Emiatt a rendszer ottani kiépítése is legalább egy évet csúszott. A fentieknél még fajsúlyosabb ügynek tűnik a németországi, ahol a teherautók díjköteles úthasználatát nyomon követő rendszer kivitelezésének a csúszása miatt a szövetségi állam összesen 5,1 milliárd euró kártérítést követel a Deutsche Telekom és a Daimler közös tulajdonában lévő Toll-Collect konzorciumtól. (VG online JK 2008. június 20.)

2008. július 1. Népszabadság. *Vakvágányra futhat a MÁV Cargo eladása: Szabálytalanságokat tárt fel az ÁSZ a vasút árufuvarozó cégének a privatizációjában. „Az Állami Számvevőszék vizsgálata is súlyos problémákat tárt fel, például olyan vállalatot, amely akár 25 milliárddal is csökkentheti a privatizációs bevételt.”* (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)

2008. július 2. Teljessé vált az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia. A most nyilvánosság elé bocsátott harmadik fejezet az EKFS célkitűzéseit megvalósító alágazati fejlesztéseket mutatja be. A vasúti és közúti alágazatoknak, illetve a budapesti elővárosi-városi közlekedésnek a Fehér Könyvben rögzített célkitűzéseket megvalósító jövőképéből levezetésre kerültek azok az infrastrukturális fejlesztési feladatok, amelyek hiányokat pótolnak, minőséget javítanak, és biztosítják a feltételeket a társadalom, illetve a gazdaság által elvárt szolgáltatásokhoz, a jövő forgalmi igényeinek teljesítéséhez. (KHEM honlap, utolsó bejegyzés a közlekedésfejlesztés, közlekedéspolitikai szektorban)

2008. július 4. Emlékeztető a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium, valamint a közúti szakszervezetek közötti egyeztetésről. ... [tájékoztató:] „Napirenden van a Volán társaságok jövőjének kérdése is. A vállalatcsoport a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanács, illetve a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (MNV Zrt.) kezében van, mely szervezetek részéről felmerült egy gyors privatizáció lehetősége. A KHEM óvatosabb hozzáállást követne, indokoltnak tartja, hogy alapos áttekintés előzze meg a folyamatot a kapcsolódó társadalmi és gazdasági következmények okán.” „[felvétel:] A vasúti szárnyvonalakon 2007 tavaszán elrendelt forgalomszüneteltetéssel összefüggésben közlekedtetett vonatpótló autóbuszok kilométerenkénti bevétele 26 Ft volt, a Kormány – ígéretével ellentétesen – a keletkező veszteséget nem kompenzálta. [válasz:] A vasúti mellékvonalakon 2007. márciusában elrendelt személyszállítási szüneteltetéssel összefüggésben a tárca nyíltan, transzparensen, regionális egyeztetések keretében, kormányzati presszúra nélkül minden Volán társaság vezérigazgatóját megkérdezte arról, hogy szolgáltatóváltás esetén többeltráfordítás, többlet költségterítési igény nélkül a Volán társaság el tudja-e látni az adott a relációt. Mindenki igennel válaszolt. Miután szembesültek azzal, hogy az utasforgalom töredéke a vártnak, felmerültek a költségterítéssel kapcsolatos igények. Ezek a 2007. évi veszteségterítési igényben benne vannak és kompenzálódtak. Az ilyen megalapozott igények 2008. évben is korrektül kezelhetők az új ágazatfinanszírozási rendszerben.”

2008. július 5. Népszabadság. *Méregdrága vonatkozás: Ezermilliárd felett a vasút számlája az ezredforduló óta. „[A]z állam 1111 milliárd forintot fizetett a MÁV, 44 milliárdot a Volán személyszállítási szolgáltatásaiért az elmúlt nyolc évben. A vasút drágaságát teljesítményei önmagukban nem indokolják, az utasok többsége ugyanis buszra száll.”* (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila) [Hogy összehasonlítható költségelemek szerepelnek-e az egyes alágazatok kiszámolt ráfordításaiban, az a cikk szerint is vitatott.]

2008. július 8. Népszabadság. *Mégsem kellett volna a kőröshegyi völgyhíd? „Az M7-es balatoni szakaszán található kőröshegyi völgyhíd megépítésére vonatkozó döntés műszaki, gazdaságossági, természetvédelmi és településrendezési megalapozottsága nem igazolt, az autópályákra költségbecslés nem készült – állapítja meg az Állami Számvevőszék a 2007-ben befejezett sztrádaépítésekről készített jelentésében... ...Az ÁSZ szerint megépítésének elkerülése érdekében a parttól 15-20 km-re vezetett nyomvonalváltozatokra tervek nem készültek.”* (Népszabadság,)

2008. július 10. Népszabadság. *Canossa-járás a völgyhídon: Kellott, de a legdrágább megoldás volt a kőröshegyi viadukt. „Megtalálta a közös hangot az állami sztrádaépítő cég és az Állami Számvevőszék: a kőröshegyi völgyhídra szükség van, a sztrádaberuházók pedig nem sértettek törvényt. Kifogásolni azt lehet, hogy az autópályák olcsóbban is megépülhettek volna.”* (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)

2008. július 21. *Népszabadság*. Zajos álmok: Ferihegy bővül, a környék lakosai aggódnak. „A Budapest Airport (BA) tulajdonosának fantáziája szárnyal: a Ferihegyi repülőtér forgalmát megsokszorozó 261 millió eurós fejlesztésbe kezd, több járatot szeretnének Ferihegyre vonzani. A környező kerületekben azonban sokan azért imádkoznak: nehogy megvalósuljanak a tervek.” (Népszabadság, Kovács Lajos)

2008. július 31. A Kormány elfogadta a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló rendeletet. „2008. július 29-én megjelent a Magyar Közlöny 111. számában a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 190/2008 (VII.29) Kormányrendelet. A rendelet egyenletesebbé teszi a nehéz tehergépjárművek hétvégi forgalmát. Várhatóan elmaradnak a péntek délutáni és hétfő kora reggeli csúcsok, ami növeli a forgalombiztonságot és csökkenti az egy időben, egyszerre megjelenő környezetszennyezést. A szombat délelőtti közlekedési lehetőség biztosítja a lakosság megváltozott hétvégi bevásárlási szokásaihoz kapcsolódó áruellátás magasabb színvonalát.” ... „A rendelet megjelenésével három éves egyeztetési folyamat zárult le, melynek részesei voltak a fuvarozók, és a civilszervezetek is. Mindazonáltal az intézkedések jelentős része egybeesik a fuvarozók kérésével is.” (KHEM honlap)

2008. július 31. *Heti Válasz* 8. évf. 31. sz. *Amiről a metrópolitikusok nem beszélnek: 4-es metró: mindössze 5 percet nyeriünk 500 milliárd forintért.* „A 4-es metró témájával foglalkozó független szakértők kivételével alig ismeri valaki a valóságot Magyarország legköltségesebb beruházásával kapcsolatban”... „4-es metró helyett célszerűbb volna megoldani Magyarország, és nem utolsósorban Budapest közlekedési problémáit. Hiszen ha a metró megépül, kiderül majd, hogy nem oldott meg semmit. Talán van is még lehetőség arra, hogy a magyar és az európai adófizetők pénzét ennél hasznosabb módon költjük el.” (Heti Válasz, Miklóssy Endre)

2008. augusztus 1. *Népszabadság* M6-os autópálya: alagútomlás után baleset. Betonacél dőlt a munkásra. „Az omlást előre látták, a falnak támasztott háló eldőlését nem.” (Népszabadság,)

2008. augusztus 4. *Népszabadság*. Meleg volt, kisiklott a vonat: Kérdéses a sínek állapota – Százmillió nagyságrendű a kár. „Kisiklott a Kaposvárról Budapestre tartó gyorsvonat szombat délután.” (Népszabadság,)

2008. augusztus 7. 2010-ig nem zárnak be vasúti szárnyvonalakat. Az MSZP-frakció 2008. augusztus 5-i ülésén dr. Szabó Pál közlekedési miniszter javasolta a képviselőknek, hogy 2010 végig ne zárjanak be újabb vasúti szárnyvonalakat. A képviselőcsoport informális ülése után elhangzott, hogy a frakció támogatja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter javaslatát. Egyetértettek a kormánnyal abban, hogy 2010 végig nem lesz változtatás a jelenleg működő szárnyvonalakon. A frakcióülésen egyetértés volt abban is, hogy a kormány ne privatizálja a Volán társaságokat, hanem a 2012-es piacnyitásra kell felkészíteni őket. (KHEM honlap)

2008. augusztus 15. *VG online*. Cáfol az Alstom - A kínai megrendelés nem érinti a budapestit. Több médiumban napvilágot látott az a feltételezés a Budapest számára gyártott metrószerelevények szállításának késésével kapcsolatban, amely szerint az Alstom Transport egy jelentős kínai megrendelés miatt sorolta volna hátra a budapesti metrók gyártását megrendelés-állományán belül. A feltételezést az Alstom Transport cáfolja. [Viszont:] „Az M4 metróvonal építési/kivitelezési munkáinak késése miatt, a BKV-val való egyeztetést követően, az Alstom az M4 metrószerelevényeinek gyártását átütemezte. Az átütemezés jár ugyan némi többlet költséggel a BKV számára, de ugyanakkor az Alstom meg fogja hosszabbítani a szerelvények garanciális időszakát.” (Világgyazdaság Online)

2008. augusztus 18. Népszabadság. Közeleg a budapesti kamionstop: Ősszel dől el, Óbudán hol lesznek tranzit utak. „Kamionmentes lesz jövő januártól Budapest – ígéri az új teherforgalmi stratégia. Kivétel persze van: az M0-s Észak-Budán csak évek múlva épül tovább, emiatt Óbuda főútját továbbra is sújtja a tranzitforgalom. ...A III. kerület által szorgalmazott megoldásra, miszerint 2010-re készüljön el az Újpestet Óbudával összekötő aquincumi híd és annak folytatása, a Körvasút menti körút, egyelőre remény sincsen...” (Népszabadság, Schmidt Gábor)

2008. augusztus 19. Átadták az M7 autópálya újabb szakaszát, szabad az út Budapest és Letenye között. „Szentén ezen a napon került sor az M70-es autótú és a szlovén A5-ös autópálya összekapcsolására Tornyiszentmiklós és a szlovéniai Pince között. ... a két ország közötti autópálya-kapcsolat megteremtése után a vasúti összeköttetés kiépítése a következő közös feladat. ... Az elmúlt hat évben több mint megkétszereződött a magyar autópálya-hálózat.” (KHEM honlap)

2008. augusztus 20. Uniós támogatással megkezdődik az alsóbbrendű útszakaszok felújítása. „A Regionális Operatív Program keretében 1200 kilométeren újítanak fel alsóbbrendű utakat az országban 44,5 milliárd forint értékben. (KHEM honlap)

2008. augusztus 25. Népszabadság. M0-s: hírverésből hídverés? Épülhet átkelő Szigetmonostornak, de nem tudni, mikor és milyen. „Szerdán kezdődik az M0-s északi hídjának műszaki átadása, majd a beruházó szeptember elején benyújtja a forgalomba helyezési kérelmet. Csakhogy a kapcsolódó szigetmonostori átkelő körül kialakult ellentmondásos jogi helyzet még mindig megoldásra vár... ...Szigetmonostor hajlandó elfogadni a közlekedési tárca alternatív javaslatát, azaz a közúti helyett a gyalogoshidat, s a meglévő kompjárat fejlesztését. Csakhogy a település hiába is mondana le „egykori” álmáról, elvben aligha szabadulhat a létesítménytől. A Népszabadság információi szerint ugyanis a Fővárosi Ítéltábla a közelmúltban elutasította a Levegő Munkacsoport és négy másik civil szervezet kezdeményezését, azt szerették volna, hogy a kis híd tervezett kivitelezését a bíróság – a vízbázis érdekében, veszélyeztetéstől eltiltás címén – ne engedélyezze.” (Népszabadság, Kálmán Attila)

2008. augusztus 27. metro4, a 4-es metró hivatalos honlapja. Bíróság az alagútépítő BAMCO konzorciumnak. „A Nemzeti Közlekedési Hatóság a DBR Metró Projekt Igazgatóság álláspontjával értett egyet és mai határozatában a Szent Gellért téri átkötő alagút tekintetében megtiltotta a további munkavégzést, a jogszerűtlen továbbhaladás miatt elmarasztalta, illetve egymillió forintra bírságolta az alagútépítő BAMCO konzorciumot, kiemelve a mérnök Eurometro, továbbá az építető DBR jogszerű és helyes eljárását. ... Amint az ismeretes, a BAMCO konzorciumnak a Szent Gellért téri vasúti átkötő alagutat meg kellett volna építenie az alagútépítő pajsok érkezése előtt. A kivitelező késébe került, a késést pedig úgy kívánta behozni, hogy a pajsokkal át akart haladni a majdani átkötő alagút helyén, illetve annak elemeit utólag felbővíteni. A DBR az elvégzett kockázatelemzések értelmében és a tervek hiányossága miatt ezt a megoldást nem tartotta elfogadhatónak.”

http://www.metro4.hu/hirek_reszletes.php?id=443

2008. augusztus 29. Határidőre kész lesz az M6 autópálya Pécsig – az alagútomlás nem hátráltatja a munkálatok előrehaladását. (KHEM honlap)

2008. szeptember-5. Népszabadság. Vasutas roncsderbi: második állomás. Viszszavág a MÁV Cargo vagonügyletben meggyanúsított vezére. „Összesen 1,4 milliárd forintnyi károkozással gyanúsítja a BRFK Kovács Imre MÁV Cargo vezérigazgatót és két korábbi MÁV-os vezetőtársát egy hat évvel ezelőtti vasútkocsiveladás kapcsán... ...[ezzel szemben] ha vezetőtársaival helytelenül járt volna el, és a vagonüzlet nem a várt eredménnyel zárul, a MÁV Cargo a jelenleginél lényegesen kisebb, a vasúti árufuvarozási piacon kevésbé meghatározó cég lenne.

Olyannyira, hogy a tavaly lezajlott privatizációs pályázaton a megajánlott 102,5 milliárd forintnál biztosan kevesebbet kínáltak volna érte a tendergyőztes befektetők.” (Népszabadság.)

2008. szeptember 5. Magyar Közlekedés és Navigátor Augusztus 15-én kellett volna lezárulnia az M0-st az M3-assal Gödöllőnél összekötő M31-es megépítésére kiírt közbeszerzési eljárásnak, és már a szerződést is meg kellett volna kötni a nyertessel, ám még se eredmény, se szerződés. A beruházásnak, a pénzügyi elszámolással együtt, 2010 végére be kell fejeződnie, különben ugrik 70 milliárd forint. Május közepén jelent meg az M31-es gyorsforgalmi út megépítésére kiírt tender a Közbeszerzési Értesítőben. Az állami sztrádaberuházó, a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. által közzétett felhívás szerint augusztus 15-én kellett volna eredményt hirdetni, míg a szerződéskötést augusztus 25-re ígérték. Hiába gondoltuk azonban azt, hogy a nyár végén akár már kezdődhet is a gödöllői autópálya építése.

2008. szeptember 9. Népszabadság. Nem fogott ki az utasokon a paraméterkönyv. „Az új menetrend gyökerestől átrendezte a budapesti tömegközlekedést, a fővárosiaknak még napokig kell ismerkedniük a változásokkal.” (Népszabadság.)

2008. szeptember 9. VG online. Támadják a Zóna Taxit: brutális emelések, "zsíros" pozíció. (A Privátbankárt, ill. a Magyar Nemzetet idézi) A lap ismertetése szerint mintegy negyven százalékkal emelte tarifáit a Budapesti Airporttal kizárólagos partnerként szerződött Zóna Taxi azóta, hogy csaknem két évvel ezelőtt elnyerte a fővárosi transzferüzletet. A Zónával szemben akkor alulmaradt, és azóta a fővárosi önkormányzat szabott tarifáin dolgozó taxitársaságok háborognak: a zónáé a zsíros reptéri üzlet, és még áremelésre is lehetősége volt a cégnek. (Világ gazdaság Online)

2008. szeptember 9. VG online. Jogi kiskaput keresnek a MÁV Cargoval kapcsolatban az osztrákok – Kiszállnának? Veszélybe került az osztrák állami vasút (ÖBB) és a MÁV által megkötött 102,5 milliárd forintos privatizációs szerződés a teherszállítási üzletág megvásárlásáról – írta a keddi Magyar Nemzet, amely úgy tudja, hogy az osztrák vasútnál már keresik a jogi kiskaput, amelyen keresztül jelentős kártérítés nélkül kihátrálhatnak az üzletből. (Világ gazdaság Online)

2008. szeptember 15. VG online. A drága üzemanyag fékezi a globalizációt. A fuvarozási költségek világszerte tapasztalható – rohamos – növekedése ismét előnyössé tette a piacokhoz és a fogyasztókhöz közeli gyártást. Az irányzat annyiban maradhat tartós, hogy a nyersolaj világpiaci árának mostanában tapasztalt esését nem követte az üzemanyagok és a szállítási költségek számottevő vagy arányos csökkenése. (Világ gazdaság Online)

2008. szeptember 16. HVG.hu. Omlásveszély! Tényleg kellenek alagutak az M6-osra? Az épülő M6-son történt alagútbeomlások apropójából az utóbbi napokban a média felvetette: függetlenül a beomlástól, a Bátaszék melletti szakaszon teljesen fölösleges négy alagutat fúrni. Valóban? Megszólaltattuk az illetékeseket. „A GKM egykori főosztályvezetője hiányolja, hogy az Unitef honlapján olvasható költségtanulmányból hiányoznak a megalapozó számítások. Mint hozzátette: például kíváncsi lenne arra, mennyibe kerül harminc éven keresztül az üzemeltetés.” (HVG online)

2008. szeptember 16. Napló. Elcsúszott a völgyhíd. Megkezdték a márkói viadukt helyretolását, de a műveletnél a völgyhíd megcsúszott. Az okokat vizsgálja a kivitelező.

2008. szeptember 17. NFÜ közlemény a Tranzit portálon. Korszerű közlekedési központ uniós pénzből. A Nemzeti Fejlesztési Terv 6 milliárd forintos támogatásának köszönhetően több mint 8 milliárd forintos összköltségvetéssel elkészült a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő Intermodális Központja, azaz mostantól lehetővé válik a vasúti, a közúti és a kikötői áruszállítás összekapcsolása. (Tranzit portál)

2008. szeptember 17. Keleten már teljes a körgyűrű. „ünnepélyes keretek között átadta a forgalomnak az M0 körgyűrű M3-as autópálya és 4-es számú főút közötti 26,5 kilométeres, új szakaszát.” (KHEM honlap)

2008. szeptember 24. FigyelőNet. Ismét járnak a vonatok az Északi összekötő vasúti hídon. (FigyelőNet Mészáros Gábor)

2008. szeptember 24. Népszabadság. Sztrádaavató „Átadták kedden az M6-os autópálya M0-ás csomópontját az Érdi-tetővel összekötő 8,3 kilométeres szakaszát, a négy csomópontot is tartalmazó sztrádaszakasz 47,4 milliárd forintba került. ... A kormány döntése értelmében azonnal meg kell kezdeni a Pomázt és Budakalászt elkerülő út építésének előkészítését.” (Népszabadság) „Az első háromszintes” (Metropol 2008. szeptember 24.)

2008. szeptember 26. VG online. Átadták a Magyarország és Szlovákia közötti Ipoly-hidat. Újjáépítették és csüörtökön átadták a gyalogos és kerékpáros forgalom számára azt az Ipoly-hidat, amely az egymástól három kilométerre fekvő szlovákiai Bussát (Busince) és a magyarországi Nógrádszakált köti össze.

2008. szeptember 27. Népszabadság. A csodavárók hoppon maradnak: Az autópálya fontos, de önmagában nem elégséges eszköze a beruházások élénkítésének. (Népszabadság,)

2008. október 1. Átadták! A Megyeri hídon megindult a forgalom. „...Magyarország első ferdekábel hídját, amely az ország legnagyobb felületű hídja is egyben. Az 5 hídrészből álló új budapesti Dunahíd az M0 útgyűrű északi szektor most elkészült 3,9 kilométeres szakaszának meghatározó része. (KHEM honlap)

2008. október 2. Népszabadság. Zalakomár esete a Z01-es műtárggyal. Tiltakozás egy vitatott autópálya-felüljáró miatt. „Lezárna az M7-es autópálya egyik nyáron elkészült felüljáróját a zalakomári önkormányzat. A település vezetői szerint feleslegesen épült meg a híd, amelyet a helybeliek nem használnak, de a falunak kellene karbantartania... ...a község központjától hat kilométerre épült, és csak földúton lehet megközelíteni. Azért kellett megépíteni ezt a felüljárót, hogy a Nyugat-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság szakemberei meg tudják közelíteni az itt vezető – a sztráda alatt átfolyó – Somogy-Zala határárnak nevezett csatorna minden részletét.” (Népszabadság, Boda András)

2008. október 6. [origo] Lemondott a közlekedési miniszter. „A monorierdői vonatbaleset miatt lemondott hétfőn Szabó Pál közlekedési miniszter, valamint Kamarás Miklós, a MÁV igazgatóságának elnöke.”

2008. október 22. Népszabadság. Lassít a közlekedésben a költségvetés. Autópályára lesz pénz, a vasútra kevesebb jut. „A költségvetés eredeti tervében szereplő 260 milliárd forint helyett kevesebb, mint 223 milliárdot szán a kormány jövőre a közlekedési beruházások finanszírozására.” (Népszabadság,)

2008. október 23. Megszületett az autópályakapcsolat Magyarország és Horvátország között: átadták a Mura fölött átívelő Zrínyi hidat. „A Letenyénél felépült Mura híd segítségével most már Budapesttől egészen a horvát tengerpartig sztrádán haladhatnak járművek. ... A magyar közlekedési tárca vezetője

emlékeztetett arra is, hogy Középkelet-Európában Horvátország és Magyarország rendelkezik a legkiterjedtebb autópálya-hálózattal.” (KHEM honlap)

2008. október 28. Népszabadság. Közlekedés: valamit tenni kell. Az infrastruktúra nem tud lépést tartani a változásokkal. „Az úthálózat nem tart lépést a fejlődéssel, szükség lesz az autóhasználat kulturált korlátozására – állítja Koren Csaba, a győri Széchenyi István Egyetem közlekedésépítési és településmérnöki tanszékének vezetője.” (Népszabadság, Hajba Ferenc)

2008. november 11. Népszabadság. Kitolják a magyar vevőt a MÁV Cargoból. A GYSEV elesik az üzlettől, és még a cégeit is el kell adnia, a büdzsé viszont nem fizet. „Beáldozzák a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasutat: a társaság kiszáll a MÁV Cargo privatizációjára szerveződött konzorciumból az üzlet uniós jóváhagyása érdekében. Az osztrák-magyar cég a visszalépésért nem kap bánatpénzt, és még számos vállalkozásától is meg kell válnia. A tét a költségvetés 102,5 milliárd forint bevétele.” (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)

2008. november 10. Népszabadság. Autópályaépítés önkormányzati extrákkal. Engedélyért vadátjáró, gázkazán, dűlőútburkolás. „A polgármesteri hivatalok két évtizede az államtól is megkérik bélyegzőik árát. A legdrágább kényszerépítkezés az M7-es köröshegyi viaduktja volt. [Összesen] huszonnyolcmilliárd forintot költött 2002 óta a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. és elődje az önkormányzatok, környezetvédők hozzájárulásáért cserébe kért fejlesztésekre az épülő sztrádák nyomvonalán kívül.” (Népszabadság, Kapitány Szabó Attila)

2008. november 12. Korszerű radarrendszer Ferihegyen. „A Budapest-Ferihegy nemzetközi repülőterén 2008. november 11-én átadták az új közeli körzeti radarállomást (TAR), és befejeződött a fejlett földi mozgás ellenőrző rendszer korszerűsítése is. Ezzel lezárult a 30 millió eurós költségvetésű projekt, amelyet az Európai Bizottság 2005. április 6-i határozatában 50 százalékos Kohéziós Alap támogatásban részesített. (KHEM honlap)

2008. november 14. Összefoglaló a Vasúti Egyeztető Bizottság V. üléséről. (KHEM honlap) – 2008. dec. 18. Összefoglaló a Vasúti Egyeztető Bizottság VI. üléséről. [Munkavállalói juttatásokról, kedvezmények érvényesítéséről folynak az egyeztetések...] (KHEM honlap)

2008. november 17. Elkészült a 4-es metró új ütemtervét megalapozó szakmai anyag. „Az elmúlt időszak műszaki nehézségeit is beépítve elkészítette a DBR Metró Projekt Igazgatóság a 4-es metró beruházás új, ma reális ütemtervét. A Fővám tér, a Gellért tér és az alagútépítés kapcsán felmerült néhány hónapos késedelemmel is kalkuláló, tegnap véglegesedett anyag szerint - ahogy azt a Főváros is mondta korábban - tartható a négy hónapos próbaüzem 2011. év végi lezárása, ahogy a vonal végső átadása is az utazóközönség számára.” (metro 4 a 4-es metró hivatalos honlapja)

2008. november 20. A Kecskemét-Városföld-Kiskunfélegyháza közötti vasúti pálya rehabilitációjáról - Új vasúti pálya, új távközlő és biztosítóberendezési rendszer – gyorsabb és biztonságosabb közlekedés a szakaszon. „... ünnepélyes keretek között átadták a Kecskemét-Városföld-Kiskunfélegyháza közötti rehabilitált vasúti vonalszakaszt. A munkálatok kivitelezésének költsége nettó 7,6 milliárd forint. A Kiskunfélegyháza-Szeged vonal karbantartását is elvégezték.

2008. december 1. Elkészült az új vasúti menetrend. „A dunántúli ütemes menetrend bevezetésének Szabó Pál ex-miniszter záhonyi kiruccanásán deklarált meg gondolatlan "feltétele" volt, hogy bázis évhez (2008) képest több vonatkilométer nem lehet országos szinten. Persze költségekről nem esett szó, mert az a tévhit még mindig él, hogy a költségek egyenes arányban vannak a megtett kilométerekkel. ... Ezen megszorítások az ütemes menetrend azon lényeges elemét csorbítják, hogy a rendelkezésre álló eszközállományt és munkaerőt a leghatékonyabban használják ki. Vagyis csökken a hatékonyság. Az eddig megszokott üte-

mességen keletkezett "lyukak" pedig sok bosszúságot fognak okozni az utazóközönségnek, ha olyan vonathoz indulunk el, ami a megszokott ütemhez képeset nem közlekedik." [A Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület (www.derke.hu) közleménye]

2008. december 11. Folyami információs szolgáltatások – projektzárás Budapesten - A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium az RSOE-vel közös szervezésben adott otthont az IRIS Europe projekt tizedik és egyben utolsó koordinációs megbeszélésének. Az IRIS Europe (Implementation of River Information Services in Europe) TEN-T projekt célja az volt, hogy megkezdje a folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelvben foglalt tagállami kötelezettségek teljesítését mind a hardver, mind a szoftver oldalon. (KHEM honlap)

2008. december 16. Új vágányokon Nagykátáig. „2008. december 11-én Tápiószecsőn illetve Nagykátán, ... ünnepélyes keretek között átadták a Tápiószecső – Nagykáta közötti rehabilitált vasúti vonalszakaszt. ...[A] Tápiószecső-Nagykáta közötti munkálatok kivitelezésének költsége 4,5 milliárd forint. ...A vasútvonal korszerűsítése mind az ütemes menetrend bevezetésének követelményei, mind az eljutási idők csökkentése érdekében történt” (KHEM honlap)

2008. december 20-án átadták a villamosforgalomnak a jórészt már felújított Szabadság hidat. A közúti forgalom a Fővám téren és a Kiskörúton zajló munkák befejezése után 2009 tavaszán indulhat meg az addigra teljesen elkészülő hídon.

2008. december 22. Két közlekedési nagyprojektet hagyott jóvá a kormány. „egyik nagyprojekt a 4-es főút Pest megyei rekonstrukciója, a másik a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal megújítása... A 4-es főút rekonstrukciója Pest megyében ... 46,7 milliárdos beruházás, amellyel 2011-re végre befejeződik a nagy forgalmú 4-es főút Pest megyei szakaszának teljes rekonstrukciója. ... Az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében, jelentős európai uniós támogatással megvalósuló beruházás részeként csaknem 26 kilométer hosszú, 2x2 sávós, autópályává fejleszhető elkerülő út épül Monor és Pilis térségében. ... A 116 km hosszú egyvágányú [Sopron-Szombathely-Szentgotthárd] vasútvonal a Bécs–Sopron–Szombathely–Szentgotthárd–Graz korridor magyarországi szakasza. A teljes vonalon megtörténik a jelenlegi 60-80km/h-ról 120 km/h közlekedési sebesség megteremtése, ... A személyszállítás minősége új, korszerű, elektromos motorvonatok beszerzésével fog javulni. ... A 48 milliárd összköltségű fejlesztésnek köszönhetően ...” (KHEM honlap)

2009. február 5.