

Hatalmas feladat a közlekedés rendbetétele

Interjú Schwáb Zoltánnal, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkárával

Getting transportation in order is a monumental task

Interview with Zoltán Schwáb, the Ministry of National Development's deputy state secretary for transport

■ Milyen változást hozott az új kormányzat a közlekedési ágban?

– Az elmúlt évtizedben a közlekedési ágazatokban a szakmai irányítás kikerült a szaktárcából, gyakorlott szakemberek helyett általános menedzserek voltak az igazi döntéshozók. A kormányváltás azonban itt is változást hozott, ismét a szakmaiság nyert teret. Érzékelhető volt az ágazatban a csodavárás, ami komoly ösztönző erőként hatott és hat ma is rám és új kollégáimra. A közlekedési terület legsúlyosabb problémái azonban nem orvosolhatóak egyik pillanatról a másikra. Az évtizedes alulfinanszírozottság következményei még hosszú ideig érzékelhetőek lesznek. Bár több esetben a visszaélésektől sem volt mentes ez a terület, emellett azonban jelentős tőkét vont el az előző kormány a közlekedési ágazatok működéséből. Az út-, híd- és vasútpálya-karbantartások elmaradtak, a társaságok hitelfelvételre kényszerültek, intézményfejlesztés helyett leépítések sora következett be. Nagyon erős az elkötelezettségünk a felelős, gyarapodás központi állami vagyongazdálkodás megvalósítására, a hazai közvagyon több mint felét kezelő közlekedési ágazat az egyik leginkább meghatározó szektor ebből a szempontból. Az oly nehezen megtartott, még meglévő közlekedési vagyonelemek értékvesztésének megakadályozásában évtizedes adósságokat kell ledolgoznunk. Határozott szándékom, hogy jelentősen javítsunk a közlekedési alágazatok összehangoltságán, tudatosabban tervezett legyen közöttük a munkamegosztás. Ezért a személyes felügyeletem alatt készülő Nemzeti Összközlekedési Stratégia négy alágazati stratégiát: a vasútit, a közútit, a légi- és a vízi közlekedést foglalja majd egységes szerkezetbe.

■ Az elmúlt években több vasútvonalat megszüntettek, a társaságok pedig nehezményezték az iparvágányokhoz kötődő engedélyezés bürokratikus kezelését, történt valami változás ezeken a területeken?

– A legfontosabb alapelv, amelyet stratégiai kérdésként kezelünk, hogy a vasút van az utazókért és nem az utazók a vasúttért. Emellett korábban magam is foglalkoztam vasútépítéssel, így személyes ügyemnek tekintem ezen a területen is a felesleges bürokrácia csökkentését. A hazánkban üzemelő erdei kisvasutak, sífelvonók és megközelítőleg 8000 iparvágány a drága, nehezen megsze-



rezhető működési engedély és külön vasútbiztonsági tanúsítvány nélkül, de ugyanakkor a szükséges műszaki felügyelet mellett üzemelhet. Tavaly nyáron öt, decemberben pedig további hat vasúti vonalszakaszon indítottuk meg újra a személyszállítást, 375 kilométeren közlekedhetnek újra vonatok. 75 településről közel 485 ezer lakos veheti igénybe ismét a vasutat úti célja eléréséhez. Legfrissebb eredményünk, hogy felújítást követően a 2009 decemberében megszüntetett Körmen–Zalalövő vonalszakaszon is megindulhat a várt forgalom.

■ Hosszú vita után a közelmúltban engedélyezték a közösségi közlekedési járműveken a kamerás megfigyelést, mi áll emögött?

– Stratégiai kérdés, hogy növelnünk kell a közösségi közlekedés arányát az egyénivel szemben, ehhez a két meghatározó versenyképességi tényező a közlekedési közszolgáltatások ára és színvonala. Európai szintű kényelmi szolgáltatást vezetünk be a vasúti személyszállításban, többek között korszerű infokommunikációs alkalmazásokat. A fejlesztésekkel létező igényt szolgálunk ki úgy, hogy azzal véleményem szerint az egyéni közlekedés aligha versenyezhet, például a gyors,

■ What has changed in transport under the new government?

In the past decade, the professional control of the branches of transport has been relinquished by the appropriate ministry. Instead of experienced professionals, real decisions were made by general managers. However, the change of government has brought changes in this as well; professionalism has taken center stage once more. There was a sense of intense anticipation in the industry, which has been a serious force of encouragement for me and my colleagues ever since. However, the most serious issues in transportation cannot be solved from one day to the next. The results of decades of underfinancing will be felt for a long time. While this sector has not been without any irregularities and malfeasances, the previous government has also cut the operational budget of transportation branches significantly. Road, bridge and railroad maintenance has not been completed, the companies were forced to loan money and instead of development and a series of rationalizations took place. We are strongly devoted to responsible, growth-focused state asset management. From this perspective, the transport sector, which handles over half of the country's public assets, is among the most determining players in this field. The existing transport assets were difficult to retain and we must counter the effect of decades of negligence in preventing the loss of value. It is my firm intention to significantly improve the coordination of branches of the transportation sector, as well as promoting a more conscious division of labor. Thus, the National Pan-transportation Strategy that is being drafted under my supervision will integrate the strategy of four branches: railway, road, water-bound and air traffic.

■ In recent years, several train lines have been canceled, and the companies have voiced their discontent over the bureaucratic handling of licenses concerning industrial railways. Has anything changed in these fields?

The most important principle, the one that we must consider a strategic issue, is that the railway is for the travelers and not the other way around. Also, I have worked in railway construction, so for me, decreasing the unnecessary red tape in this

állandó és díjmentes internetkapcsolat megléte kevésbé jellemző a személygépkocsikra, az autózéssel teljes figyelmet követel, a vonaton hasznosan, online munkával vagy akár szórakozással tölthető ki a menetidő.

E törekvésünkhöz kapcsolódóan kezdeményezésünkre az Országgyűlés által decemberben elfogadott közlekedési törvénymódosítások lehetőséget nyújtanak olyan, ez idáig megoldatlan kérdésekben, mint a pályaudvarokon, megállóhelyeken, járműveken való kamerás megfigyelés végzése. Ez hozzájárul az ott dolgozók, az utasok életének, testi épségének, illetve vagyonának védelméhez, valamint a rongálások elkerüléséhez. A megelőzést és felderítést is segítő módosítás szigorú adatkezelési garanciákat tartalmaz.

■ Mely tervek, kezdeményezések foglalkoztatják jelenleg?

– A közlekedésenergetika a jövőnk meghatározó eleme lesz. Az üzemanyagárak, illetve a környezeti terhelés emelkedésének megfelelően kevesebb és aktívan támogatjuk az energiahatékony és környezetkímélő megoldások egyéni és közösségi közlekedésben való elterjedését, alkalmazását. December óta törvény, március óta pedig annak végrehajtási rendelete írja elő a közúti járművek környezeti és energetikai jellemzői kötelező figyelembevételét a közbeszerzéseken és a közlekedési szolgáltatók beszerzésein.

A rövid távú közlekedés egyik legalkalmasabb módja a kerékpározás, amit a Bringázz munkába! kampányunk sikerei és több tízezer résztvevője is bizonyít. Biciklizéssel kapcsolatosan végrehajtandó feladatunk többek között a kerékpáros országos hálózat megtervezése, a Duna menti szakasz megépítése és a balatoni körút befejezése is.

Beterjesztettük a hosszú távú közúthálózat-fejlesztési programot, valamint a gyorsforgalmi és a főúthálózat nagy távú tervét. A program az előző időszakok autópálya-fejlesztései helyett a főutak és alacsonyabb rendű utakra fordít figyelmet. Ennek végrehajtása legkésőbb 2027-ig történhet meg. Sikeres végrehajtása után egy hasonló közúti program követheti ezt.

A tárcánk működésében erősen hangsúlyos stratégiai kérdés a közlekedésbiztonsági intézkedések szerepe. Elindítottuk az Élet Úton programot, amiben az egységes rendszerben kezelt közlekedésre nevelés és járművezető-képzés és vizsgáztatás egészül ki felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával, személyesen koordinálok az együttműködést, hogy minden korábbinál hatékonyabb közös munkát tegyünk lehetővé azzal, hogy pontos, a programba illeszkedő felelősségi és hatásköröket rendelünk az egyes szervezetekhez. Meggyőződésem, hogy már kicsi kortól tudatosítani kell a gyerekekben a közlekedési szabályok betartását, ezért erre alapozva nevelési programot indítunk. Meghatározó alapul az élethosszig való tanulás, a cél az, hogy a közlekedés résztvevőinek tudása a

field is a personal issue. The forest small-gauge railways, ski lifts and the industrial railway lines, numbering around 8000, can operate without the expensive and difficult to obtain operating license and railway safety certificate, but under necessary mechanical supervision. Last summer, we restarted passenger transport services on five lines, and another six in December. This means trains traveling on 375 kilometers of track allowing 485 000 residents from 75 towns to take the train to their destinations. Our most recent achievement is that following the renovation, the Körmen-Zalalövő line will, canceled in December 2009, will also be able to resume its long awaited operation.

■ Following a long debate, camera surveillance on public transport vehicles has recently been permitted. What is the reason behind this?

It is a strategic issue that we must increase the ratio of public transportation versus its individual alternative. To do so, we must address the two key factors of competitiveness: the price and value of public transport services. We have introduced convenience services on par with those of other European countries in passenger transportation by railway, such as state-of-the-art information applications. With these developments, we are filling an existing niche in a way in which individual transportation can hardly compete. For example, the existence of fast, constant and free internet access are not characteristic of private cars. Driving requires one's undivided attention, while on the train, passengers can work or entertain themselves while they are traveling.

In connection to this, the changes and amendments to the law that were passed by the National Assembly due to our initiative permit solutions to such unsolved issues as camera surveillance at railway stations, stops and vehicles. This protects

the life, valuables and health of workers and passengers, as well as helps avoid damage. The change will also assist in prevention and investigation, and contains strict guarantees regarding the handling of data.

■ What plans and initiatives are you currently working on?

Transport energetics will be a determining factor for the future. We are actively supporting and looking to spread energy efficient and environment friendly solutions for individual and public transportation. Since December, a law has been in effect that was complemented by its implementing regulation in March, which sets down the compulsory assessment of environmental and energetic characteristics at public procurement tenders, as well as tenders for procurement issued by public transport providers.

One of the most viable methods of short distance transportation is riding a bicycle, as evidenced by the success and tens of thousands of participants of our Bringázz munkába! (Ride a bike to work) campaign. Our tasks regarding cycling include designing the nationwide network of bicycle paths, constructing the section along the Danube and finishing the road encircling Lake Balaton.

We have submitted a program for long distance public road development, as well as the long distance plan for speedways and the main road network. Instead of the motorway development projects of recent times, this program will focus on main roads and minor ones. This must be carried out before 2027. After its successful execution, it will possibly be followed by a similar program for public roads.

Traffic safety is an important strategic issue in the operation of our ministry. We have started the program entitled Élet Úton (Life on the road) program, which includes a unified system of traf-



Jean Todttal, a FIA elnökével