A tavalyi másfélszeresét költi a közlekedési ágazatra a költségvetés 2017-ben. Ezt azonban az érintettek kevésbé érzékelik majd. Az infrastruktúra működtetésére szintén megemelt összeget szánnak a költségvetésben, a többletforrás nagy részét mégis a most induló beruházásokra fordítják, amelyek jótékony hatásai csak később jelentkeznek.

Több mint 1300 milliárd forintot fordít a közlekedéssel összefüggő kiadásokra az idén a központi büdzséből az állam a 2017-es költségvetés szerint. Ez több mint a felével – 56 százalékkal – haladja meg a tavalyi keretet, ami közel 474 milliárd forint többletet jelent. Ebből 120 milliárdot a kiemelt közúti projektekre szánt források növekedése tesz ki – az idén már 280 milliárd forintot fordít a magyar kormány saját forrásaiból az útépítésekre. A növekedés másik jelentősebb részét a felfutó uniós fejlesztési kiadások jelentik. Az uniós forrásból megvalósuló fejlesztések – az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, a CEF révén érkező források – összesen több mint 280 milliárd forinttal emelkednek. A közösség támogatásával 545 milliárd forint értékű fejlesztést fizetnek ki az idén, ami azt is jelenti, hogy a közlekedési kiadások több mint 40 százalékát teszik ki az EU-programjai, és persze a beruházási kiadások nagyobb részét is ezek adják.

A fejlesztések összességében a közlekedési büdzsének több mint a felét teszik ki, az uniós és a kiemelt beruházások mellett ugyanis néhány újabb projektre is futotta erre az évre. Új támogatási sorként jelent meg például a „kerékpáros létesítmények működtetése és fejlesztése” – idén a központi keretből is jut 80 millió forint bicikliutak építésére. Annak egyelőre nincs nyoma, hogy ezt az összeget pontosan hol, melyik területen kívánja elkölteni a kormány, a költségvetés indoklásából sem derülnek ki ilyen részletek. A kabinet január elején hozott határozatából arra azonban következtetni lehet, hogy a kerékpárosok közlekedési feltételeinek javítására ennél nagyságrendekkel több jut majd: a kormány az év elején ugyanis rendelkezett a Dömös és Szentendre közötti kerékpárút fejlesztéséről – ami 3,5 milliárdos kiadással jár az idén a korábban tervezetteken felül –, valamint elfogadott egy hároméves fejlesztési tervet is, amely néhány kiemelt kerékpárút fejlesztését tartalmazza. Az idén a táblák kihelyezésére költenek 350 millió forintot – a forrás pedig lehetőség szerint uniós lesz (ám ha ez nem megy, a központi büdzsé állja a számlát). Így ebben az évben közel 4 milliárd forint is juthat kerékpárutakra, ami látványos fejlesztéseket tesz lehetővé. Jövőre 4,5, 2019-ben pedig több mint 8,5 milliárd forintról szól a kormány határozata – vagyis az alternatív közlekedés is bőven kap majd támogatást. Új támogatási sort jelent a tengelysúlymérés

fejlesztése – erre 15 milliárd jut, ahogyan a fővárosi közlekedési beruházások is központi költségvetésből kapnak támogatást: 9,2 milliárd forintot fordítanak az idén a kulcsfontosságú budapesti beruházások előkészítésére és 5 milliárdot a budai vasúti közlekedés fejlesztésére. Ezenkívül a főváros – pontosabban a közigazgatási határon túl is szolgáltató közlekedési vállalata – megkapja azt a 9 milliárd forintot, amellyel a kormány az elővárosi közlekedést támogatja. Az út- és vasúti beruházások nem szolgálnak meglepetéssel, a már elfogadott projektek finanszírozását tartalmazzák a költségvetési sorok – a kormány tavaly nyáron kezdte el a költségvetési és uniós forrásból finanszírozott projektek meghatározását, decemberben alakult ki a végső lista és az ütemezés. Ebben 2017-re három projekt befejezése jut: az M30-as országhatárig tartó szakasza, a 471-es számú főút felújítása és az M1-esen egy tengelysúly-mérő állomás kialakítása.

Emellett még két útfejlesztés szerepel a kormányzati programokban: az M85-ös gyorsforgalmi út, valamint a Körmendet Rábafüzessel összekötő kétszer egy sávos út megépítése. A legtöbb esetben a munkák megkezdése, sokszor csak előkészítése jut erre az évre, az átadások legnagyobb része

2018–19-re esik. Szintén december végén alakult ki a kiemelt közlekedési beruházások listája, ahol több vasúti projekt kapott helyet – ilyen a MÁV nagy kapacitású motorvonatainak beszerzése, a balatoni vasútállomások rekonstrukciója vagy a Debrecen–Nyíregyháza–Záhony-vonal fejlesztése. Mindeközben az infrastruktúra működtetésére nem jut érezhetően nagyobb forrás: a közösségi közlekedés támogatása például alig emelkedik. A vasúti pályahálózat működtetésére 1 százalékkal, a buszos személyszállítás költségtérítésére 2 százalékkal szán többen a kormány, ám a vasúti közlekedés támogatása a tavalyi szinten reked meg – vagyis az inflációval összevetve is csökken, miközben a költségek (az energiaárak és a bérek jelentős növekedése miatt) erőteljesen növekedni fognak.

Hasonlóan mostohán bánik a büdzsé a közlekedési ágazatot irányító szervezetekkel is: a minisztériumba időközben beolvadó Nemzeti Közlekedési Hatóságra szánt keret, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ és a Közlekedésbiztonsági Szervezet büdzséje is a tavalyinak felel meg – vagyis az inflációval is kalkulálva reálértéken csökken.

Örömöt jelenthet azonban, hogy az útdíjakból származó bevételek várt növekedésével párhuzamosan az utak karbantartására, felújítására fordítható összegek is emelkednek. A büdzsé a matricabevételek

10 százalékos, vagyis 14 milliárd forintos emelkedésére számít, míg a megtett úttal arányos díjak esetében 13 százalékkal, hatmilliárd forinttal nagyobb az előirányzat. A

354 szakaszon, 843 kilométeren tervezett, tavaly elkezdett komplex útfelújítási program idei részére már százmilliárd jut, miközben az utak fenntartására fordított összeg is 72 milliárd forintra növekszik – megjelent például egy, a közúthálózat felújítására 10 milliárd forintot elkülönítő sor is a büdzsében.