

## A Magyar Természetvédők Szövetsége (MTVSZ) véleménye a Helyreállítási és Ellenállóképességi Terv (HET, 2021. április 13. verzió)

### E - Fenntartható, zöld közlekedés c. komponenséhez

#### **A komponens értékelése éghajlatvédelem-energetika szempontból:**

A komponens alapvetően "zöldnek", környezetbarátnak tekintett intézkedéseket, beruházásokat tartalmaz: városközi, városi és elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, a közösségi közlekedés elektrifikációja, a városközi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, iskolabusz program, forgalomszervezési, menetrendi, jegyrendszert illető reformok, városi közösségi közlekedési pályák összekapcsolása stb.

Néhány olyan intézkedés található a komponensben, amelynek közvetlen légszennyezés-csökkentési hatása ugyan van, de összességében karbonsemlegesnek vagy klímavédelmi beruházásnak nem tekinthető, vagy más szempontból aggályos:

- A közösségi közlekedés elektrifikációs reformja –légszennyezés szempontjából jó, az elektromos energia forrása miatt életciklus szemléletben a klímavédelmi / karbon hatása, ill. a lock-in hatás miatt kérdéses lehet (pl. nukleáris energia).
- A Duna teherkikötőinek fejlesztése (4 TEN-T kikötő és 1 üzemi kikötő), a Dunai teherforgalom növelése természetvédelmi szempontból problémás, amennyiben a Duna hajózhatóságának medermélyítéssel történő fejlesztéséhez párosul.
- A vasút-, ill. kerékpárút-építésekénél természetvédelmi aggályok léphetnek fel, zöldterületek igénybevétele esetén mindenképpen környezeti hatásvizsgálat szükséges a biodiverzitás szempontjainak körültekintő figyelembevétele érdekében.
- Az alternatív üzemanyag hajtású buszok kapcsán megjegyezzük, hogy hidrogén üzemanyag cellák alkalmazása a hidrogén fosszilis ill. Fenntarthatóságnak nem megfelelő eredete esetén szintén jelenthet környezeti/klímavédelmi problémákat, a kibocsátást csupán átterhelve időben és földrajzilag.

A légiközlekedést érintő jogszabályok átfogó reformja kikerült az anyagból.

Végül meg kell állapítani, hogy a komponensben tervezett beruházások, intézkedések önmagukban nem képesek az autóforgalom célul kitűzött csökkenését eredményezni; mindenképpen szükség van arra, hogy a közúti közlekedést forgalomcsillapító eszközökkel, intézkedésekkel (dugódíj, fosszilis üzemű gépjárművek forgalmának és forgalmazásának korlátozása stb.) mérsékeljék.

## Részletes elemzés

### 1.) Budapesti agglomeráció közlekedési rendszerének zöld átalakítása:

A közlekedés színvonalának emelése mellett forgalomszervezési, települési közúti forgalomcsillapítási intézkedésekre (szabályozás, gazdasági ösztönzők pl. dugódíj, fosszilis üzemű gépjárművek forgalmának és forgalmazásának korlátozása stb. stb.) is szükség van ahhoz, hogy a kívánt közlekedésmód-váltás bekövetkezzen. Ebben a Főváros és a kormányzat szoros együttműködésére van szükség.

Fontos lehetőség rejlik az 1. intézkedés beruházásaiban az intézkedés zöld dimenziójának ismertetésénél említett barnamezős vasúti területek rekultivációja, parkosítása, új zöldfelületek kialakítása útján, azonban konkrétan erre irányuló beruházási elemek nem olvashatók ki a tervből, megvalósulásuk garanciája így nem látszik. Ezeket az elemeket költségvonzatukkal együtt fel kell tüntetni a tervben.

Az 1.B beruházás keretében kiépítendő villamosvonal *„feltárja a budapesti új egyetemvárost, az Infoparkot és a Rákóczi hídtól délre lévő ingatlanfejlesztési területet”*. Ezzel ez a beruházás közvetve új területek beépítésének fokozását is támogatja, és az ingatlanbefektetők érdekeit is szolgálja, ezért környezeti-természeti szempontból nem tekinthető maradéktalanul pozitívnak.

### 2.) Alacsony emissziójú teherforgalom térnyeréséhez szükséges szűk keresztmetszetek felszámolása intézkedés

A fő kihívások között említi az anyag: *„A vízi közlekedés esetében a Duna, mint nemzetközi vízi út, nem teljesíti az elvárt hajózási paramétereket, igénybe vehetősége kiszámíthatatlan.”* Ez a mondat is azt a téves szemléletet tükrözi, hogy a természet adottságai az emberért vannak, az ember céljait kiszolgálni kötelesek. Szegény Duna nem tehet és nem tud arról, hogy neki nagy teherhajók közlekedését és rakodását kellene biztosítania. A célokkal ellentétben az emberi tevékenységet kell a természet adottságaihoz igazítani, a természet minél kisebb mértékű zavarása mellett. Jelen esetben a dunai teherszállítás léptékét és ütemezését a folyó adottságaihoz (mélység, szélesség, vízhozam stb.) igazítani, legfeljebb a már kiépített kikötői infrastruktúrát a kapacitás növelése nélkül modernizálni. Alapvetően pedig, ahogy a COVID járvány is rámutatott a nemzetközi kereskedelemben, globalizációban rejülő egészségügyi és gazdasági kockázatokra, a szállítási igények felülvizsgálatára lenne szükség.

Ebből a szempontból *„A komponens zöld dimenziója”* fejezet is **téves következtetést** von le, amikor megjegyzi, hogy: *„A Covid19-világjárvány (...) rámutatott arra, hogy a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos összehangolt európai megközelítés elengedhetetlen a válságok leküzdéséhez és az EU stratégiai autonómiájának és ellenálló képességének megerősítéséhez. A súlyos válságból való kilábalással összefüggésben **az állami támogatásnak elő kell segítenie a mobilitás „jobb helyreállítását”** (...). Így (...) a HET számára a következő célok vezethetők le: (...) Európai közlekedés folyosókon a szűk keresztmetszetek felszámolása.”*

*A különböző víz- és területhasználati igények mérlegelése rendkívül fontos, emellett szem előtt kell tartani, hogy a Duna csaknem teljes hazai szakasza a Natura 2000 hálózat, valamint az Országos Ökológiai Hálózat része, továbbá számos védett természeti területet is érinteni fog a hajóút fejlesztése. (...) A stratégiai környezeti vizsgálat és a hozzá kapcsolódó dokumentumok azt a hamis illúziót keltik, hogy vannak ugyan bizonytalanságok, de azzal párhuzamosan, hogy a víziút*

adottságainak javulásával a belvízi áruszállítás térnyerése nő, a közúti teherszállítás okozta környezetterhelés csökkenése várható. Ez a felvetés azonban erősen vitatható és nem veszi figyelembe a meglévő adottságokat. (...) *Semmi sem garantálja (...), hogy a jelentős uniós és nemzeti ráfordítással létrejövő új, olcsóbb áruszállítási lehetőségek a közutak tehermentesítésével járnak. (...) (A)mennyiben az áruk szállítása olcsóbbá és hatékonyabbá válik az azt vonja maga után, hogy még nagyobb mennyiségű szállítmányt, az eddigieknél távolabbi piacokra is megéri majd eljuttatni, így lényegében az újabb utak létesítése – beleértve a víziutak fejlesztését is – a szállítmányozás mennyiségét növelik, ami a környezet további terhelését vonja maga után. (...)*

A Dunai hajóútfejlesztési program egyértelműen zárja ki a víziút biztosítása érdekében a duzzasztás lehetőségét. (...) *A dunai víziútfejlesztést szükséges más stratégiákkal – különösen a Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz felhasználásához kapcsolódó nemzeti stratégiában foglalt ambiciózus vasútfejlesztési szempontokkal, valamint az Európai Unió 2030-ig tartó biodiverzitási stratégiájával – összehangolni, a hajózáshoz kapcsolódó kibocsátáscsökkentési és klímaalkalmazkodási célok nem járhatnak közvetlenül vagy közvetve a biodiverzitás számottevő csökkenésével.*<sup>1</sup>

Ezért a vízi teherszállítás fejlesztését kizárólag az idézett anyagban felsorolt feltételek teljesülése és egyúttal a közúti teherszállítás számára ellenőszközök bevezetése esetén tartjuk megfontolhatónak.

### 3.) Regionális kohézió erősítése a közlekedési hálózatok fejlesztésével intézkedés

Az iskolabusz hálózat valóban népességmegtartást szolgál.

A térségek népességmegtartását nem igazán szolgálja az InterCity vagonok beszerzése, mert a kistérségekről nem IC-vel fog beutazni a munkavállaló a gazdasági központba.

A HET a Paks és Kalocsa között épülő Duna-híd<sup>2</sup> építését tervezi támogatni. A beruházás 2021 februárjában elkezdődött. A tervzet nem jelöli meg, hogy összesen mekkora összeggel, támogatás vagy hitel formájában, mekkora támogatási intenzitással kívánja finanszírozni a beruházást.

#### **A beruházás több szempontból problémás.**

1. A híd költségei egyes értesülések szerint irreálisan magasán tervezték, gazdasági megtérülése nem biztosított.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.wwf.hu/public/uploads/toltsdle/1614256070-dunai-hajoutfejlesztes-allasfoglalas-wwf.pdf>

<sup>2</sup> [http://hidaszokertegyesulet.hu/resources/pdf/ev00034/prg00716\\_KisbanS\\_Kalocsa\\_Paks\\_kozotti\\_Duna\\_hid\\_tervezes.pdf](http://hidaszokertegyesulet.hu/resources/pdf/ev00034/prg00716_KisbanS_Kalocsa_Paks_kozotti_Duna_hid_tervezes.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/megkezd%C3%B3-dik-a-kalocsa-paks-duna-hid-epitese-3536110/> és <https://g7.hu/kozelet/20200925/az-uj-paksi-duna-hid-92-milliardert-nem-csak-draga-de-nagyreszt-szuksegtelen-is/>

2. *„A rurális térségek számára fejlődési akadályt jelent a folyami átkelések alacsony száma és nem egyenletes eloszlása. A cél az, hogy 25-30 km-enként létesüljön a folyó két partja között. (...) A (közép-dunai térségben) épülő híd használatával az átjutási idő jelentősen csökken, amely segíthet a bal parti fejletlenebb térség felzárkózásában és a további elnéptelenedés megelőzésében. Az új közlekedési kapcsolatok az utazási idő csökkenésének köszönhetően jelentős gazdaságélénkítő hatást fejthetnek ki.”* Nem logikus, hogy az új Duna-híd mitől javítaná a térség népességmegtartó képességét. Az bizonyos, hogy a bővülő paksi atomerőműhöz és kapcsolódó beruházásaihoz könnyebben biztosítaná a munkerő eljutását a Duna bal partjáról. Azonban az atomerőmű bővítését – ahogyan az Energia komponensnél és korábban a Nemzeti Energia- és Klímaterv, a Nemzeti Energiastratégia és a Nemzeti Tiszta Fejlesztési Stratégia kapcsán kifejtettük – elhibázott energiapolitikai döntésnek tartjuk. Kalocsa térségének népességmegtartó képességét más, a térség természetes adottságaira épülő fejlesztési stratégiával és gazdaságpolitikai eszközökkel kell javítani, nem az atomerőmű kiszolgálásával.
3. A Duna két partja közötti kapcsolatok sűrítése és a hozzá kapcsolódó úthálózat nem a környező (kis)térségek népességmegtartó képességét fogja javítani, hanem elsősorban a nagyobb távolságokat átívelő közúti közlekedést (személyi és teherforgalmat) fogja szolgálni. Ezért a szennyező, alapvetően és nagyrészt fosszilis tüzelőanyagokkal működő közúti közlekedés támogatását jelenti, ami elkerülendő.
4. Természetvédelem: A híd építése 2,4 hektár Natura 2000 besorolású erdő kivágását követeli meg, bagatellizálja ill. “kárenyhítő intézkedések”-re bízva a környezeti hatásokat.<sup>4</sup>

### **A biológiai sokféleség védelme a komponensben:**

A biodiverzitás megőrzése, illetve a természeti alapú megoldások az intézkedés leírásánál említés szintjén jelennek meg, amennyiben dokumentum utal a 2014-HU-TMC-0606-S azonosító számú CEF-projektre, illetve az ennek keretében készülő “Dunai hajóút fejlesztési programra”, amelynek segítségével a “Duna hajózhatósága a legszigorúbb környezet- és természetvédelmi elvek betartása mellett is biztosítható”. A program Stratégiai Környezeti Vizsgálati folyamata ismereteink szerint jelenleg van folyamatban, az egyes szakaszok környezeti hatásvizsgálata még nem indult el, így az idézett kijelentés nem megalapozott. Bár a HET keretéből a jelenlegi tervek szerint 4 TEN-T kikötő, illetve egy üzemi kikötő fejlesztését tervezik, a belvízi útvonal fejlesztései egymástól el nem választhatók, így környezeti hatásaik is egyben értékelendők.

---

<sup>4</sup> <https://24.hu/fn/gazdasag/2020/03/11/kalocsa-paks-hid/>

A regionális kohézió erősítése közlekedési hálózatok fejlesztésével c. intézkedésen belül a biodiverzitás megőrzés, illetve a természet alapú megoldások az EUROVELO kerékpárút-hálózat fejlesztése, illetve az új Duna-híd építése kapcsán lehetnének relevánsak, de itt nem kerülnek említésre, ami a jelenlegi kidolgozottság (környezeti hatásvizsgálatok készítése előtti szakaszban) indokolható. A dokumentum említi, hogy az új Duna-híd nem tekinthető önmagában zöld közlekedés-fejlesztési elemnek, ugyanakkor megépítésével olyan rövidítő út jön létre, amelynek mérhető kibocsátás-csökkentő hatása lesz.

A Közlekedés digitalizációja c. intézkedés esetében a biodiverzitás megőrzése csak közvetetten, az intézkedés közép-hosszútávú hatásaként értelmezhető. A leírt beruházások a meglévő infrastruktúra fejlesztését jelentik, nem járnak élőhelyek megszűnésével, illetve további fragmentációjával. Az intézkedés zöld komponensében leírt megállapítás, amely szerint "a fejlesztés eredményeképpen... a leginkább fenntartható közlekedési mód hatékonysága és versenyképessége növekszik" támogatandó elképzelés."

A Natura 2000 területekre vonatkozóan a dokumentum utalást sem tesz. Bár tudomásunk szerint Magyarország ellen jelenleg nem zajlik olyan jogsértési eljárás a tervezett beruházásokkal érintett Natura 2000 területek vonatkozásában, fontos megemlíteni, hogy valamennyi, a komponensben szereplő infrastruktúra-fejlesztés (vasút-fejlesztések, kerékpárút-fejlesztések, illetve belvízi hajóútvonal- és kikötőfejlesztések) esetében szinte bizonyos, hogy ezek védett természeti, illetve Natura 2000 területeket érintenek - olykor igen jelentős mértékben. A DNSH elvnek való gépies megfeleltetés itt nem lesz elegendő, ehelyett megfelelő minőségű projekt előkészítéssel, stratégiai környezeti vizsgálatokkal, alternatívák elemzésével stb. meg kell bizonyosodni arról, hogy a projektek valóban kiemelt közösségi célból, illetve a természeti értékek lehető legkisebb sérülésével, a megfelelő kármérséklési és kompenzációs intézkedések mellett valósulnak meg.

Az új Duna-híd beruházás kapcsán mindenképpen felmerül a Natura 2000 terület, az élőhelyek és fajok érintettsége, hiszen a Duna szinte teljes magyarországi szakasza (Duna és ártere - HUDI20034) része a hálózatnak. A beruházás várható negatív környezeti hatását, annak indokoltságát, illetve a hatást mérséklő és ellensúlyozó intézkedéseket a Natura 2000 hatásbecslés illetve a környezeti hatásvizsgálat szintjén szükséges részletesen bemutatni, ugyanakkor fontos, hogy erre már a projekt-előkészítési szakaszban is történjen utalás.

A komponens DNSH-érintettségét a dokumentum intézkedésenként külön fejezet részben, valamint a 8. pontban összefoglaló táblázatos formában tárgyalja - ez a részletesség a többi komponenshez képest kiemelkedő.

A Budapesti agglomeráció közlekedési rendszerének átalakítása c. intézkedés esetében a dokumentum az Európai Bizottság vonatkozó útmutatójára hivatkozva megállapítja, hogy mivel

az intézkedés az éghajlatváltozás mérséklése célkitűzést 100%-os együttműködéssel támogatja, az megfelel a DNSH elvnek. Kétségtelen, hogy a kötöttpályás városi-elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése, illetve a járműpark korszerűsítése pozitív környezeti hatásokkal rendelkezik. Fontos azonban megemlíteni, hogy a közösségi közlekedést ösztönző intézkedéssel párhuzamosan ki kell dolgozni és életbe kell léptetni egy az agglomeráció és a főváros közötti gépjárműforgalmat jelentős mértékben korlátozó, a részleges, illetve teljes autómentesség irányába ható intézkedéscsomaggal, a minél gyorsabb zöld átállás érdekében.

Az alacsony emissziójú teherforgalom térnyeréséhez szükséges szűk keresztmetszetek felszámolása c. intézkedés esetében a DNSH érintettséggel foglalkozó fejezet csak a vasútfejlesztésekre tér ki, a jelentős természetvédelmi problémákat is felvető belvízi közlekedés-fejlesztési beruházásokat egyáltalán nem tárgyalja. A TEN-T vasútfejlesztésekkel kapcsolatban a dokumentum - az 1. intézkedéshez hasonlóan - a éghajlatváltozás mérséklése célkitűzés 100%-os együttműködéssel való támogatására utal, így megállapítja, hogy az intézkedés minden tekintetben megfelel a DNSH elvnek. Ez a megállapítás, illetve a DNSH-értékelés - a hiányzó belvízi közlekedés fejlesztés szempontjából - felülvizsgálatra szorul, a belvízi hajóút-fejlesztés sem önmagában, sem a vasútfejlesztéssel összehasonlítva nem kezelhető egyértelműen fenntartható, "zöld" teherszállítási alternatívaként - ennek megállapítását a kapcsolódó és még el nem készült környezeti hatásvizsgálatok hivatottak megállapítani.

A Duna-híd létesítésének kivételével a többi beruházás 100%-os együttműködéssel támogatja az Éghajlatváltozás mérséklése célkitűzést, így a "legtöbb elem tekintetében megfelel a DNSH-elvnek". Az 1. intézkedéshez hasonlóan a regionális közösségi közlekedés fejlesztéséhez és vonzóbbá tételéhez, valamint a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez kell, hogy társuljon egy olyan intézkedéscsomag is, amely a gépjármű-közlekedést egyes kiemelt turisztikai térségekben korlátozni, szabályozni hivatott. A Duna-híd kapcsán egyértelművé kell tenni, hogy a beruházás a DNSH-elv többi szempontjának milyen mértékben felel meg, különösen a biológiai sokféleségre: a közösségi élőhelyekre és fajokra gyakorolt hatás tekintetében.

A közlekedés digitalizációja c. intézkedés 100%-os együttműködéssel támogatja az Éghajlatváltozás mérséklése célkitűzést, így a vonatkozó útmutató alapján megfelel a DNSH-elvnek.

Az infrastrukturális beruházások egyes engedélyezési eljárásai során a hatályos környezet- és természetvédelmi szabályozás betartatása szükséges. A környezetvédelmi engedélyezési eljárásokkal, illetve hatásbecslésekkel kapcsolatban általános probléma, hogy nem foglalkoznak hosszú távon kibontakozó hatásokkal - miközben ezeknek a rendszerszintű fejlesztéseknek a hatásai hosszú távon akár sokkal nagyobbak lehetnek (pl. a forgalom növekedéséből fakadó

terhelések). Erre szükséges lenne egy megfelelő monitoring-rendszer kialakítása, és az eredmények figyelembe vétele a hatásbecslésben.

Infrastruktúra-fejlesztéssel járó beruházások (vasút, víziút, kerékpárút) esetében az összedódó/kumulatív környezeti hatásokat a stratégiai környezeti vizsgálatok hivatottak értékelni. Kiemelt jelentőségű, hogy az egyes beruházás-elemek (pl. egy-egy útszakasz vagy kikötő) ne önmagukban, hanem a teljes fejlesztendő rendszer részeként kerüljenek értékelésre. A belvízi hajózóút fejlesztésekor pl. környezeti szempontból azt is szükséges elemezni, hogy az alternatív áruszállítási módok (pl. vasúti szállítás) fejlesztése milyen mértékben válthatja ki ezt a várhatóan jelentős negatív környezeti hatással bíró fejlesztést.

A Budapesti agglomeráció közlekedési rendszerének átalakítása c. intézkedés esetében a zöld felületek rekonstrukciója, illetve új zöld felületek kialakításakor, illetve a technikai részletek kidolgozásakor a javasoljuk maximálisan figyelembe venni a Főváros új zöld infrastruktúra-fejlesztési koncepcióját (Radó Dezső terv), illetve a Főváros kiadásában megjelentetett zöld infrastruktúra füzetek sorozat vonatkozó útmutatóit. A zöld felületek jellegétől függően felmerül egyebek között azok madárbarát kialakítása, beporzó rovarok számára vonzóvá tétele is.

Az alacsony emissziójú teherforgalom térnyeréséhez szükséges szűk keresztmetszetek felszámolása c. intézkedés esetében a dokumentum utal a 2014-HU-TMC-0606-S azonosító számú CEF-projektre, illetve az ennek keretében készülő "Dunai hajóút fejlesztési programra", amelynek segítségével a "Duna hajózhatósága a legszigorúbb környezet- és természetvédelmi elvek betartása mellett is biztosítható". A program Stratégiai Környezeti Vizsgálati folyamata ismereteink szerint jelenleg van folyamatban, az egyes szakaszok környezeti hatásvizsgálata még nem indult el, így az idézett kijelentés megítélésünk szerint nem kellően megalapozott. Bár a HET keretéből a jelenlegi tervek szerint 4 TEN-T kikötő, illetve egy üzemi kikötő fejlesztését tervezik, a belvízi útvonal fejlesztései egymástól el nem választhatók, így környezeti hatásaik is egyben értékelendők."

A nagy ívű közlekedés-fejlesztési projektek esetében a nagyobb térbeli kiterjedésű (pl. térségi szintű), illetve időben hosszabb távú hatásokat is szükséges figyelembe venni. Az érintettek bevonása és informálása esszenciális lenne annak érdekében, hogy a lakosság tisztában legyen a várható rövid-, közép- és hosszútávú környezeti következményekkel, köztük a biológiai sokféleségre gyakorolt hatásokkal és ennek alapján tudjon viszonyulni az adott projekthez.

A biodiverzitással kapcsolatos elővigyázatosság és a kompromisszumok nélküli tervezés/megvalósítás érdekében szükséges a helyi és országos szakmai szervezetek - természet- és környezetvédelmi szervezetek bevonása.

A vonalas infrastruktúra-fejlesztéssel (vasút, belvízi út, kerékpárút) járó beruházások esetében a védett és Natura 2000 területek érintettsége egyértelmű. A dokumentum a 8. fejezet összefoglaló táblázatában a DNSH-elv biodiverzitás céljának való megfeleltetés értékelésekor a stratégiai környezeti vizsgálatokra, illetve a "megfelelő nyomvonal kialakítására", mint megelőző intézkedésre utal. A hatásmérséklési hierarchia a Natura 2000 hatásbecslés készítésekor kerülhet elő, ahol nagy hangsúlyt kell majd fektetni az alternatívák elemzésére.

Az uniós biodiverzitás stratégia helyreállítási céljai között explicit módon szerepel az édesvízi ökoszisztémák helyreállítása, ezen belül a folyók természetes funkcióinak helyreállítása, beleértve az árterek rehabilitációját. A hazai Duna-szakasz hajózhatóságának további, kimondottan közlekedési/ipari célú fejlesztése természeti területek sérülésével, illetve a folyó ökológiai állapotának várható romlásával jár, a konkrét beavatkozások (mederkotrás, műtárgyak, illetve kikötő-fejlesztések), illetve a hajóforgalom növekedése miatt. Tekintettel a biodiverzitás stratégia említett céljaira, a hazai Duna-szakasz közösségi jelentőségére (Natura 2000 hálózat) a fejlesztésnek a TEN-T irányelvekben meghatározott minimális szint elérését szabad legfeljebb céloznia - amelynek a Duna jelen állapotában is megfelel.

Kontakt: [info@mtvsz.hu](mailto:info@mtvsz.hu)

Budapest, 2021. április 26.