



Baráth Zsolt
országgyűlési képviselő

Országgyűlés Hivatala

ireményszám: *K/11737*

Érkezett: 2013 JÚL 05.

Írásbeli kérdés

Dr. Kövér László úrnak,
az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok intézni az Nemzeti Fejlesztési Minisztériumát vezető miniszterhez, mint a tárgyban illetékes minisztérium irányítójához

„Hogyan lehetséges az, hogy az alig használt (kis átmenő forgalmú) M6-os autópályát 6 év alatt megépítették, addig az óriási áru és személyforgalmat lebonyolító 4-es számú főútnak a tervezése is éveket vesz igénybe?”

címmel.

A benyújtott kérdésemre a választ írásban várom.

Tisztelt Miniszter Asszony!

2011. 06. 11-én az alábbi címmel nyújtottam be az akkori miniszternek egy írásbeli kérdést:

Mikor készül el, a több évtizede ígért 4-es és 42-es számú főutak négysávosítása Budapest-Szolnok-Püspökladány-Ártánd útvonalon?

Ebben többek között részleteztem az óriási átmenő forgalmat és a vezető helyen álló balesetek számát.

A válaszban az elkövetkezendő fejlesztéseket két ciklusra osztották, melynek első szakaszát 2016-ra ígérik, a második programciklus elkezdésére pedig 2017-es évre vonatkozóan kaptam ígéreteket.

Hetente autózok a 4-es úton mint szolnoki lakos, így minden alkalommal tapasztalom, hogy még mindig nem épült egy kilométer autópálya sem 2010 óta Budapest és Szolnok között, sőt semmilyen „felvonulás” sem történt, továbbá a balesetek száma sem csökkent.

Tisztelt Miniszter Asszony!

A Szekszárdtól Pécsig összesen négy alagútpárral (*Bátaszék alagút, Geresd alagút, Baranya alagút, Véménd alagút*) és kilenc nagyobb híddal épült meg a máig kihasználatlan M6-os autópálya. Az építési munkálatok 2004-től 2010-ig tartottak.

2011.11. 08.-án pedig az alábbi ÁSZ jelentés látott napvilágot az M6-os autópályáról is. Ebben olvasható a hibás nyomvonal kijelölés, az elszámított forgalombecslések, költségbecslések pontatlansága, és ír arról is, hogy az alagutak szükségessége sem volt kellően alátámasztva továbbá a PPP konstrukció pedig a Magyar Állam számára hátrányos volt.

Ennek rövid összefoglalóját alább olvashatja:

Általános megállapítások:

A gyorsforgalmi úthálózat **fejlesztési koncepciója** 2003. és 2008. évek között **többször módosult**, a megvalósítás célja és üteme függött a finanszírozási források rendelkezésre állásától. A **műszaki-gazdasági előkészítési folyamatokat** az összes autópálya szakaszon a **késedelmes, hiányos teljesítés**jellemezte. A műszaki-gazdasági előkészítés **nem volt hatékony**, nem hangolták össze a fejlesztés ütemével és dokumentáltsága **nem felelt meg az átláthatósági követelményeknek**.

Az **M6-os autópálya szakasznál a PPP konstrukció költségelőnye nem bizonyított** a tradicionális, állami beruházással szemben. A tervezett és mért forgalom alapján ez a fejlesztés az előrehozott beruházás jellemzőit mutatta arra figyelemmel, hogy a **jelenlegi forgalombecslések szerint csak mintegy egy évtized múlva** - alapvetően a kapcsolódó nemzetközi gyorsforgalmi úthálózatok (Horvátország és Bosznia-Hercegovina) kiépítésének ütemétől függően - várható az a forgalomnagyság, amely az autópályaként való megépítést indokolja.

A beruházási folyamatok minden fázisában a **költségbecslések pontatlansága** elfogadhatatlan mértékű volt a költségtervezés és a finanszírozhatóság szempontjából. A jelenlegi jogi szabályozás szerint az **autópálya-projektek megvalósításához kapcsolódó, a közpénzek hatékony felhasználásához fűződő érdekek háttérbe szorulnak** az autópálya építések elsőbbségét - azok közérdekűségének rögzítésével megvalósuló - védelmét biztosító törvényi szabályozás hiányában az önkormányzati hatósági, szabályozási döntések, valamint a régészeti feltárások során. A **környezetvédelmi döntések során azok költségkihatásait nem**

számszerűsítették, nem értékelték. Az egyes állami beruházásokhoz, így az autópálya beruházásokhoz szükséges önkormányzati hozzájárulások és engedélyezések során anélkül érvényesültek önkormányzati érdekek (pl.: az M31 autópályán Gödöllő, Kerepes, Kistarcsa, Nagytarcsa, Mogyoród, az M43 autópályán Szeged, Makó és a 4519-es úti csomóponti lehajtó), hogy azok költségkihatásait számításba vették volna (pl.: csomópontok gyakorisága, kerékpárutak)

Az M6-os autópálya nyomvonal:

Az autópálya szakaszok nyomvonal kijelölése meghatározó volt a projektek műszaki tartalma (hidak, alagutak, földmunka) és ennek függvényében az építési költségek vonatkozásában. A nyomvonal kijelölések szakaszonként eltérő színvonalon és eltérő idő igénnyel valósultak meg.

Az M6/M60 autópályán – miközben a nyomvonal kijelölés 1981-től 2008-ig tartott – 2007-ben még kérdéses volt a Bátaszék és Véménd közötti szakaszon az alagutak megépítése. Először 2004. júniusban tartalmazzák az engedélyezési tervek az alagutak megépítését, és ez a nyomvonal 2004-ben környezetvédelmi engedélyt kapott. A NIF Zrt. 3 évvel később (2007-ben) közbeszerzési pályázatot írt ki az alagutak szakaszt helyettesítő műszaki megoldás kidolgozására.

Közel azonos (átlagosan 200-300 méteren belül) nyomvonalon készült el az UVATERV Zrt. tervváltozata, alagutak nélkül, mély bevágások és magas töltések, valamint völgyhidak tervezésével. Az UVATERV Zrt. által kidolgozott alagút nélküli tervet a környezetvédelmi szakhatóság 2007-ben elutasította.

Az OKTVF a határozat indoklásában természetvédelmi szempontból az alábbiakat állapította meg: *"A tervezett módosítás természetvédelmi szempontból is jelentős változásnak tekinthető, hiszen az új nyomvonalváltozat az eredeti nyomvonaltól helyenként jelentősen eltér, és az eredetileg tervezett műszaki megoldások (alagutak, völgyhidak) helyett tervezett új műszaki megoldások (átvágások, völgyfeltöltések) jelentősebb természetvédelmi kockázatot jelentenek."*

A NIF Zrt. az alagútépítési technológia választását alapvetően az elutasító határozatra építve, a környezetvédelmi szempontokkal, továbbá 7-8 millió m³ kitermelt föld elhelyezési többletköltségével indokolta. A környezetvédelmi szempontokon túl az alagút megépítése melletti érvek között 2007. évben már az időkorlát vált meghatározóvá, amelynek alárendelték a költség szempontokat. (Pécs Európa Kulturális Fővárosa volt 2010. január 1-től.) A költségeket összehasonlító szakértői dokumentum szerint az alagút nélküli változatnál figyelembe vették az 50 km-es átlagos szállítási távolság miatti földelhelyezési többletköltséget, valamint az ilyen hatósugarú térségben a jogszabályok szerinti kötelezettséget az úthelyreállításokra 10 milliárd Ft-ot meghaladó értékben. Ugyanakkor nem vették számításba az alagutak üzemeltetési költségeit, sebességi és forgalombiztonsági jellemzőkre gyakorolt csökkentő hatását. A bevágások és töltések építésére maradt idő a talajmechanikai szakvélemény alapján az előkészítés és döntések késedelme miatt az alagútépítés szükségszerűségét mutatta. (Vagyis nem volt elég idő, hogy az alagút nélküli megoldást kivitelezék 2010. január 1-ig.) A nyomvonalváltozatok kidolgozása és összehasonlítása nem volt teljes

körű. Nemzetgazdasági szintű hasznosítási megoldásokat (például hulladéklerakók rekultivációja révén) nem alkalmaztak. **Az alagútépítés szükségessége nem volt teljes körűen bizonyított,** kiemelten a nyomvonal változatok építéstechnológiát és költségeket figyelembe vevő keresése és a költség összehasonlítások vonatkozásában. A nyomvonal és azzal összefüggő építéstechnológiára vonatkozó döntések meghozatalakor, a gazdaságossági összehasonlítások **megalapozatlanul mutatták ki az alagútépítési technológia és a vonatkozó nyomvonal előnyösségét** más korábbi időszakban lehetséges műszaki megoldásokkal szemben.

Forgalom:

Forgalmi becslések, modellezések és gazdasági elemzések az EU pályázatok részeként készültek. **Abecsuült forgalmi adatok alapján alakították ki a műszaki jellemzőket** (forgalmi sávok száma, útkategóriák, útpályaszerkezet) és a beruházások gazdaságossági megítélésében ezek az adatok voltak **meghatározóak a projektek nettó jelenértékének számítása során.** A tényleges forgalmi adatok alapján az M31 autópálya beruházás volt a **leghatékonyabb,** mivel 2010 augusztusától decemberéig mért forgalmi adatok az átadást követően **11 845 és 14 576 jármű/nap** közötti értéket mutattak. Ilyen forgalmi érték az M6/M60 autópályán közelítően csak 2030-ra valószínűsíthető, így a szakasz előrehozott beruházásként valósult meg, ugyanis az M6 Dunaújváros-Szekszárd szakaszon 2010 decemberében irányonként **3400 és 3700 jármű/nap** között alakult az átlagos napi forgalom.

Finanszírozás:

Az autópálya szakaszokra eltérő részletességgel és megbízhatósággal készültek gazdaságossági számítások, amelyek az M6/M60 autópálya esetében a **finanszírozási konstrukció választásában nem játszottak szerepet.** Az M6 autópálya esetében Kohéziós Alap és központi költségvetési forrás hiányában a koncessziós szerződéses megoldás kapott prioritást. A koncessziós szerződések közbeszerzési előkészítésére az Országgyűlés felhatalmazást adott. **Az M6/M60 autópálya szakaszok megvalósításának gazdasági indokoltóságát nem támasztották alá.** Az elvégzett gazdaságossági számítások csak költségösszehasonlításra terjedtek ki, amelyeket a szerződéskötés előtt 0-2 hónappal végeztek el, **az összehasonlítás alapjául szolgáló alapadatokat nem ellenőrizték.** A költségösszehasonlítások a döntéshozatali folyamatban **megfelelő időben nem álltak rendelkezésre.** A felkért szakértő által végzett gazdaságossági számítások azt mutatták, hogy az adott műszaki-gazdasági feltételrendszer alapján a beruházás PPP konstrukcióban való megvalósítása kedvezőbb a tradicionális, állami beruházáshoz képest. Az M6/M60 autópálya Szekszárd-Pécs szakaszán elvégzett költségösszehasonlítások alapadatainak előállítási és felhasználási módja kockázatot jelentett. **Az elemzéseket végző tanácsadó a szakvéleményben rögzítette, hogy sem direkt, sem indirekt módon nem vállal szavatosságot, illetve felelősséget a dokumentumban foglaltak tartalmáért.**

A PPP javára kimutatott **16,1-17,5 Mrd Ft-os tervezett költségelőny** nem mutatta a választott konstrukció indokoltóságát. A tradicionális és a PPP konstrukció összehasonlítása során azt feltételezték, hogy az Állam által irányított beruházások esetén mintegy 40 Mrd Ft-

tal magasabb építési költséggel lehet megépíteni az egyes szakaszokat. A tényleges helyzet szerint a Szekszárd-Pécs szakaszon a PPP konstrukció a tradicionálissal szemben hátrányos volt a PPP konstrukció tervadatainak a nyertes ajánlatban szereplő költségadatokkal való összehasonlítása alapján. Az euró árfolyam változása érdemi mértékben hat a magyar költségvetésből kifizetett rendelkezésre állási díjra. Az árfolyamváltozás kockázata, illetve ennek teljes egészében a költségvetés általi viselése miatt fennáll annak a lehetősége, hogy a PPP beruházás választása a Magyar Állam számára hátrányos volt. *(245 forintos euró árfolyamon kötötték a szerződést.)*

Az üzemeltetési időszakban fizetendő **alap rendelkezésre állási díjak** várható nominális összege az **M6 Dunaújváros-Szekszárd közötti szakasz esetében 334,8 Mrd Ft, az M6 Szekszárd-Pécs közötti szakasz esetében 662,9Mrd Ft 28évalatt.**

Az alap rendelkezésre állási díjak tényleges alakulása mindkét koncessziós szerződés esetén **8-9%-kal meghaladta a tervezett értékeket.** A Dunaújváros-Szekszárd szakaszon havonta átlagosan 15,6 millió Ft/km/hó, a Szekszárd-Bóly szakaszon 22,3 millió Ft/km/hó volt az alap rendelkezésre állási díj értéke. A **40%-os eltérés a magasabb építési (völgyhidak, alagút) költségek eredménye.**

(forrás: ÁSZ jelentés, http://vastagbor.blog.hu/2011/11/08/az_asz_jelentese_m6)

Tisztelt Miniszter Asszony!

A napi gazdaság 2 éve így írt az új M6-os autópályáról:

44 milliárdos bukás eddig az M6-os (2011. június 24.)

Csak néha téved autós a tavaly átadott M6/M60-as autópályára, naponta nyolcezeren. Ezzel az összes sztrádabevétel öt százalékát produkálja a pálya, ez nagyjából 2,5 milliárd forint. Ehhez képest a rendelkezésre állási díj meghaladja a 66 milliárdot.

Az M6/M60-at használók szerint szinte minden időpontban kihalt a több száz milliárd forintból megépített, 2010-ben átadott autópálya. Az M6/M60-as sztrádát átlagosan naponta nyolcezer autó használta az elmúlt évben, az idei forgalomról még nem tudott tájékoztatást adni a fejlesztési tárca. Az alacsony forgalmat többen azzal magyarázzák, hogy Péctől nincs folytatása a sztrádának.

A teljes, 1305 kilométer hosszú magyarországi autópálya-hálózat 15,5 százalékát teszi ki az M6/M60, ám bevéeltermelő potenciálja igen alacsony: a futásteljesítmény és az úthasználatból keletkező díjbevételek előrejelzések alapján a magyarországi autópálya-szakaszokhoz viszonyított teljes díjbevétele csupán 5,3 százaléka keletkezik itt.

Ennek alapján 2011-ben az M6/M60-ason az úthasználatból befolyó elméleti díjbevétele várhatóan nettó 2,44 milliárd forint lesz. Ezzel szemben az állam által 2008-ban és 2009-ben a M6 Érdi tető–Dunaújváros közötti szakaszára kifizetett rendelkezésre állási díj összesen 14,2 milliárd, illetve 16,2 milliárd forint volt. A Dunaújváros utáni szakaszok tavaly márciusi forgalomba helyezése miatt a 2010-ben kifizetett összeg már közel 36 milliárd forint volt.

Vagyis a bevétel kevesebb mint 2,5 milliárd forint, a kiadás azonban meghaladta a 66 milliárdot.

A rendelkezésre állási díj valamelyest összefüggésben van a használattal, az Érdi tető–Dunaújváros szakaszon a koncessziós szerződés rendelkezései szerint az állam a nehézgépjármű-forgalom bizonyos nagyságrendje fölött térítést fizet a koncessziós társaságnak. Az elmúlt két évben egyébként erre nem volt példa. A fenti eset kivételével a koncessziós társaságoknak fizetendő havi rendelkezésre állási díjak nem függnak a forgalom nagyságától. A felújítási tevékenység természetesen összefügg az autópálya forgalmával.

Tisztelt Miniszter Asszony!

Milyen fázisban van jelenleg az M4-es autópálya tervezési és építési szakasza?

Haladt-e valamit az elmúlt 3 évben az M4-es autópálya építése?

Miért halad lassan ez a folyamat, miközben az M6-os autópályát 6 év alatt sikerült megvalósítani?

A 4-es út Budapest és a román határ közötti óriási forgalma miért nem élvezett előnyt, más nagyberuházásokkal szemben?

Kik és hogyan mérték fel akkoriban az M6-os autópálya átmenő forgalmát? Hogyan lehetett ennyire túlbecsülni?

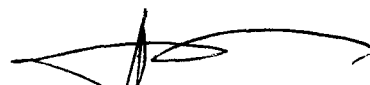
Hogyan lehetséges egy ilyen mértékű nagyberuházásnál mint az M6-os autópálya az „el-tervezés”, amely az indokolatlan alagutak megépítésével, a költségvetésének elszámításával, és magas ppp-konstrukciós építési árakkal járt?

Mennyivel növekedett az M6-os autópálya forgalma az elmúlt 2 évben?

Megtörtént-e a felelősség tisztázása a „költséghatékonynak” nem mondható M6-os autópálya ügyében?

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2013. július 5.



Baráth Zsolt
országgyűlési képviselő
Jobbik