



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **T/15381/977.**

Benyújtás dátuma: **2017-05-18 13:12**

Parlex azonosító: **WZYPGKO20001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Dr. Lukács László György (Jobbik), Sneider Tamás (Jobbik)**

Jogsabályi hivatkozás: **Az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014 (II. 24.) OGY határozat 40. § (1) bekezdés – a 91. § (4) bekezdésében foglaltaknak megfelelően ¹**

Törvényjavaslat címe: **Magyarország 2018. évi központi költségvetéséről**

A módosító javaslatot tárgyaló bizottság: **Fenntartható fejlődés bizottsága**

Módosító javaslat ²

Módosítópont sorszáma: **1.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XI. Fejezet 32. Cím**

Módosítás jellege: **módosítás**

XI. MINISZTERELNÖKSÉG

32 Központi kezelésű előirányzatok

1 Rendkívüli kormányzati intézkedések	[110 000,0]	<u>40 000,0</u>	/-70 000,0 m. kiadás/
2 Országvédelmi Alap	[60 000,0]	<u>20 000,0</u>	/-40 000,0 m. kiadás/

Módosítópont sorszáma: **2.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XVII. Fejezet 20. Cím 32. Alcím új 50.**

Jogcímcsoport

Módosítás jellege: **kiegészítés**

XVII. NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

20 Fejezeti kezelésű előirányzatok

32 Közlekedési ágazati programok

¹ A HHSZ 91. § (4) bekezdése alapján a központi költségvetés és a költségvetési fejezetek bevételi és kiadási főösszegére és egyenlegére – a Gst. 25. § (2) bekezdése szerinti módosító javaslat kivételével – kizárólag a költségvetési ügyekkel foglalkozó bizottság nyújthat be módosító javaslatot.

² A módosító javaslatban egy vagy több (ebben az esetben egymással összefüggő, tartalmilag-logikailag összetartozó, részelemeiben egymástól elválaszthatatlan) módosítás tüntethető fel. Az egy módosító javaslatban benyújtott módosító pontok a továbbiakban összefüggőként kezelendők.

50	<u>M4 autópálya Abony–Fegyvernek közötti útszakasz megépítése</u>	<u>110 000,0</u>	/+110 000,0 f. kiadás/
----	---	------------------	------------------------

Indokolás

2013 novemberében kezdődött az M4-es (akkor még) autópálya Abony és Fegyvernek közötti szakaszának építése. Összesen egy 29 kilométeres szakasról van szó.

A 29 kilométeres autópálya három részben épült volna:

- az első az Abony és a Tisza közötti 13,4 kilométeres,
- a második a Tisza-hidat magában foglaló 2,3 kilométeres,
- a harmadik pedig a Fegyvernekig tartó mintegy 13,2 kilométeres szakasz.

A 13,4 km hosszú szakasz nyertes kivitelezője a CHSM Konzorcium (Colas Hungária Zrt. és SWIETELSKY Magyarország Kft.), a kivitelezés nettó összege 46.705.740.976 forint.

A második szakasz nyertese az Acél-Híd Konzorcium (Közgép + A-Híd Építő Zrt.), a kivitelezés összege nettó 32.590.246.347 forint, ők egy ártéri és egy Tisza-hidat építenek meg.

A Fegyvernekig tartó 13,2 km-es szakasz építetője a STRABAG Általános Építő Kft., a kivitelezés nettó összege 31.500.496.581 forint.

Összeadva nettó 110,7 milliárd forint, ebből kapunk 29 km új autópályát, ami átmegy a Tiszán. A Nemzeti Infrastruktúra Zrt. persze szépen megmagyarázza, hogy miért ilyen drága (*ártér! kedvezőtlen talajviszonyok! Natura2000! műtárgyak!*), de ebből az aránylag lapos, hegyektől-völgyektől mentes országban melyik autópálya-építésnél nem kellett megmagyarázni a kedvezőtlen körülményeket?

Majd - 2014-ben - a bekerülési költséget felemelték bruttó 163.3 Mrd Ft-ra!

Az akkori fejlesztési miniszter persze mindent megmagyarázott:

1. Szabályos, nyílt közbeszerzés volt, a **legalacsonyabb** ajánlat nyert

2. Az árak, egységárak nem voltak magasabbak a hasonló munkákra kiírt közbeszerzések árainál

3. A költségeket az alábbi tények növelik: **Az autópálya keresztezi a Zagyvát és a Tiszát.** (Ezzel nem lehet vitatkozni!)

4. A **műtárgysűrűség** az átlagosnál nagyobb.

5. Belvizes a terület, így a **vízvezetés** eltér a hagyományostól.

6. Árnövelő hatású tényező, hogy a **2007-2013 uniós költségvetési ciklus** forrásai 2015 végéig hívhatóak le. A forrásvesztés elkerüléséhez 2015 végéig minél nagyobb készütségi fokot kell elérnie a kivitelezőknek úgy, hogy a területen belvíz és árvízveszély miatt nagyobb kockázattal kell számolniuk.

7. Megnövekedett **gépi- és humán erőforrás.**

8. A **forint jelentős mozgása** emeli az egységárakba bekalkulált eurós anyagbeszerzési kiadásokat.

9. **Ingadoznak** az üzemanyagárak.

...Mindezek ellenére az autópálya építést a "G"-nap után a kormány leállította!

Orbán Viktor miniszterelnök 2015. május 31-én kiadott egy kormány határozatot, az "M4 autópálya Abony-Fegyvernek új Tisza híddal (kivitelezés)" című projekttel kapcsolatos egyes intézkedésekről, melyben közli ezt, holott a 2014-es választási kampányban ő maga ígérte ennek mielőbbi megépítését!

A Kormány 1213/2015. (IV. 15.) Korm. határozata az „M4 autópálya Abony–Fegyvernek új Tisza-híddal (kivitelezés)” című projekttel kapcsolatos egyes intézkedésekről a Kormány

1. egyetért az „M4 autópálya Abony–Fegyvernek új Tisza-híddal (kivitelezés)” című projekt (a továbbiakban: projekt) megvalósításának leállításával az Európai Bizottság jelzése alapján, amely szerint az Európai Bizottság a projekt finanszírozását európai uniós források terhére nem javasolja,

2. felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy gondoskodjon a projekt támogatási szerződésének megszüntetéséről a támogatási szerződésben foglaltak figyelembevételével, Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter Határidő: azonnal

3. felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság útján gondoskodjon a támogatási szerződés 2. pont szerinti megszüntetését követően a projekt kivitelezésére irányuló vállalkozási szerződések megszüntetéséről – a költségvetési kockázatok és kiadások csökkentésére, az ár- és belvízi védképességre, valamint a szükséges élet- és vagyonvédelemre figyelemmel – és tegye meg a szükséges intézkedéseket a munkaterület biztosítása érdekében, Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter az ár- és belvízi védképesség biztosítása érdekében a belügyminiszterrel együttműködve Határidő: a támogatási szerződés megszüntetését követően azonnal

4. felkéri a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy vizsgálja meg Szolnok Megyei Jogú Város gyorsforgalmi úthálózatba való bekötésének lehetőségeit. Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter

Határidő: 2015. május 31.

Orbán Viktor s.k miniszterelnök

Így az autópálya (most már csak gyorsforgalmi út!) építésből, ami a fél országot átszelné és számtalan települést kötne be a vérkeringésbe csak az ígéretek maradtak, és a tervezett 29 km-es szakasz nyomvonalán félig megépített, majd otthagytak műtárgy darabok és málló homokhegyek.

Emellett a 33 Mrd-ra rúgó pazarlás, ami az eddigi építkezésre, azaz a nagy semmire került kifizetésre!

A "halálstráda" pedig - ahogy a népnelv nevezi -, továbbra is szedi áldozatait a korszerűtlen régi úton, ami közlekedés biztonsági szempontból erősen kifogásolható a számottevő forgalom miatt.

Fentiek indokolják a pályaszakasz mielőbbi befejezését, függetlenül attól, sőt időben azzal párhuzamosan, hogy most másik