



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **T/6322/559.**

Benyújtás dátuma: **2019-06-20 11:57**

Parlex azonosító: **1H6QGHQZ0001**

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

Benyújtó: **Bencsik János (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 2020. évi központi költségvetéséről**

A módosító javaslatot tárgyaló bizottság: **Gazdasági bizottság**

Módosító javaslat ²

Módosítópont sorszáma: **1.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XI. Fejezet 30. Cím 1. Alcím 11.**

Jogcímcsoport új 14. Jogcím

Módosítás jellege: **kiegészítés**

XI. MINISZTERELNÖKSÉG

30 Fejezeti kezelésű előirányzatok

1 Célelőirányzatok

11 Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztése

14 Utasvédelem kialakítása a metróállomásokon

5 000,0 /+5 000,0 f. kiadás/

Módosítópont sorszáma: **2.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XVII. Fejezet 20. Cím 32. Alcím 33.**

Jogcímcsoport

Módosítás jellege: **módosítás**

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.

XVII. INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

20 Fejezeti kezelésű előirányzatok

32 Közlekedési ágazati programok

33	Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítása	[61 242,9]	<u>56 242,9</u>	/-5 000,0 f. kiadás/
----	--	------------	-----------------	----------------------

Indokolás

A budapesti metróállomásokon jelenleg csak élőerős peronfelügyelet, valamint állomásonként távfelügyelet működik. Nyugat-európai példák alapján kijelenthető, hogy a peronzáró ajtók a beérkezett és álló szerelvényajtókkal összehangoltan működve kizárják a balesetek előfordulását, a jármű általi elsodródást, a véletlenszerű beesést, illetve a szándékosságot, ezáltal magas fokú üzembiztonságot teremtenek meg.

A teljesen automata vezérlésű M4-es metró esetében a műszakilag már előzetesen kialakított beépítési pontoknál, a többi vonal esetében pedig pótlólagosan tartjuk szükségesnek megépítésüket, növelve ezzel a budapesti közlekedők utasbiztonságát.