



Ander Balázs  
Országgyűlési képviselő

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: T/10377/440

Érkezett: 2016 MÁJ 10.

Módosító javaslat

**Kövér László házelnök úr**  
részére

Helyben

Az egyes házzabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 40. §-a alapján – a 91. § (4) bekezdésében\* foglaltaknak megfelelően – Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló T/10377. számú törvényjavaslathoz a következő módosító javaslatot terjesztem elő,

amelynek megvitatását a Gazdasági bizottságban kérem.

- A törvényjavaslat 2017. évi költségvetési előirányzatainak – a túloldali részletezés szerinti – növelését, illetve csökkentését javasolom:

---

\* A HHSZ 91. §-ának (4) bekezdése alapján a központi költségvetés és a költségvetési fejezetek bevételi és a kiadási főösszegére és egyenlegére – a Gst. 25. §-ának (5) bekezdése szerinti módosító javaslat kivételével – kizárólag a költségvetési ügyekkel foglalkozó bizottság nyújthat be módosító javaslatot.

## Javaslat a 2017. évi költségvetési előirányzatok módosítására

(millió forintban, egy tizedessel)

Fejezet szám	Címszám	Alcímszám	Jogcímsop.szám	Jogcímszám	Előir.csop.szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jogcímsop. név	Jogcím név	Előir.csop.név	Kiemelt előir. név	[ELŐIRÁNYZAT] / MÓDOSÍTOTT ELŐIRÁNYZAT				ELŐIRÁNYZAT MÓDOSÍTÁS +/-							
														Működési kiadás	Működési bevétel	Felhalmozási kiadás	Felhalmozási bevétel	Működési kiadás	Működési bevétel	Felhalmozási kiadás	Felhalmozási bevétel				
XVII.							Nemzeti Fejlesztési Minisztérium																		
	20						Fejezeti kezelésű előirányzatok																		
		32					Közlekedési ágazati programok																		
			36				Budai vasúti közlekedés fejlesztése									[4 982,5] 0							-4 982,5		
XVII							Nemzeti Fejlesztési Minisztérium																		
	20						Fejlesztési Kezelésű előirányzatok																		
		32					Közlekedési ágazati programok																		
			41				<u>Dél-pesti vasúti közlekedés fejlesztése</u>									4 982,5							+4 982,5		

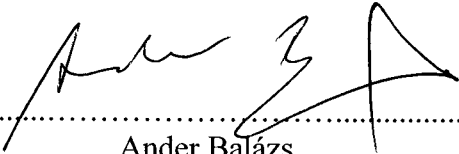
Megjegyzés: a formanyomtatványon tartalmilag-logikailag összetartozó, részlemeiben egymástól elválaszthatatlan előirányzat-módosítás tüntető fel. A kiadásokat és bevételeket részletező melléklet módosítására irányuló javaslat összefüggésben állhat a törvényjavaslat más mellékleteivel. A részleirányzatokat, normatívákat tartalmazó mellékletek összefüggésben állhatnak a kiadásokat és bevételeket részletező mellékletekkel, továbbá a normaszövegben szereplő rendelkezésekkel. Ha a módosító indítvány a fenti összefüggéseket nem tartalmazza, a tárgyaló bizottságok állásfoglalásához készített Hátteranyag erre utaló megjegyzést tartalmaz. Amennyiben a módosító javaslatban jelzett előirányzat módosítás alapján számított módosított előirányzat összege eltér a módosító javaslatban jelzett módosított előirányzat összegétől, a Hátteranyag a jelzett előirányzat módosítást veszi alapul.

## INDOKOLÁS

A javaslat a „Budai vasúti közlekedés fejlesztése” jogcím csoport előirányzatának megszüntetését, és új „Dél-pesti vasúti közlekedés fejlesztése” jogcím csoport előirányzatra történő átsorolását tartalmazza. A budai vasúti közlekedés fejlesztése talányos elnevezés, bár nem konkretizálják, de nagy valószínűséggel a Déli pályaudvar megszüntetésével kapcsolatos ötletelés gyakorlatba ültetésének finanszírozását tartalmazhatja valamilyen formában. Ez egy teljességgel szükségtelen, sőt a közösségi közlekedésre, ennek keretében különösen az elővárosi vasúti közlekedésre nézve egy kifejezetten káros elképzelés. Persze van az a pénz, ami mellett ezt is meg lehetne jól csinálni, de ez az összeg a valóságban a 4-es metró finanszírozási igényéhez közelebb áll, mint a kormány itt vázolt minimum elképzeléséhez. Ezért ennek az 5 milliárd forintnak jóval ésszerűbb elköltését javaslom az amúgy is csillagászati összegekre tervezett, soha meg nem térülő, mint tudjuk, elsődlegesen külföldi érdekeket szolgáló Budapest-Belgrád vasútfejlesztéshez kapcsolódva. A Dél-pesti térség elővárosi vasúti kapcsolatai kritikusan alacsony színvonalúak mind járatsűrűség, mind a budapesti eljutási pontok tekintetében. Ennek megfelelően a Budapest-Kunszentmiklós-Tass elővárosi vasút kihasználtsága a legrosszabb a Budapestre befutó elővárosi vonalak közül. Eközben a térség közötti terheltsége elviselhetetlenül magas, gondoljunk pl. a Soroksári út közötti forgalmára. Ezen a helyzeten viszonylag kis léptékű fejlesztésekkel sokat lehetne segíteni. A javasolt átcsoportosítás két beruházást szolgálhat. Az elővárosi vonatok bevitelét a többlet menetidő, és rossz vonalvezetés miatt kihasználatlan Kőbánya-Kispest végállomásról a Keleti pályaudvarra (meglévő, de nem használt bevezető vágány korszerűsítése, és biztosító berendezéssel való ellátása, továbbá a Ferencvárosi pályaudvari, rossz városi közösségi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező megállóhely áthelyezését az Üllői út fölé, a 3-as metró Népliget állomása, és a Volánbusz pályaudvar tözsomszédságába.

A javaslat új jogcím csoportszám felvételét tartalmazza.

Budapest, 2016. május 9.

  
Ander Balázs  
képviselő