



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

dr. Kövér László
az Országgyűlés elnöke
részére

helyben

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: **K/3148**

Érkezett: **2018 OKT 30**

tárgy: írásbeli kérdés

Tisztelt Elnök Úr!

Magyarország Alaptörvénye 7. cikk (2) bekezdése, az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése és az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 124. § (1) bekezdése alapján **„Miként tudja arra ösztökélni a minisztérium a MÁV-ot, hogy mindenre kiterjedő, színvonalas szolgáltatást végezzen és a közpénzen vásárolt kocsikat folyamatosan üzemképes állapotban tartsa?”** címmel írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani *dr. Palkovics Lászlóhoz, az Innovációs és Technológiai Minisztériumot vezető miniszterhez.*

Tisztelt Miniszter Úr!

Sajnálatos módon megállapíthatjuk, hogy a MÁV szolgáltatásai még fényévekre vannak az elfogadhatótól. Ennek egyik forrása – sok más probléma mellett –, hogy a MÁV tulajdonában lévő IC és EC kocsik jelentős része ma egyszerűen tárolóvágányon áll, így a sok pénzért vásárolt vasúti kocsik egyszerűen nem vesznek részt a személyszállításban. Ennek a következménye, hogy forgalmasabb napokon – különösen az ünnepi hosszú hétvégéken – IC vonatok tucatjaira nem férnek fel az utasok. Egyes szerelvényeken pedig úgy próbálják kezelni a problémát, hogy teljesen elavult gyorsvonati kocsikat csatolnak az IC szerelvényekhez.

A probléma nagyon jelentős, hiszen forrásaink szerint az IC és EC kocsik alig felét (56 százalékát) adják ki a napi forgalomba, vagyis majdnem minden második IC és EC kocsi áll és pusztul. Miközben ezek még mai szemmel nézve is viszonylag modern, 1994-98 között gyártott kocsik, tehát tervezett élettartamuk felénél járnak. Információink szerint a probléma olyan mértékű, hogy már a nemrég elkészült 2 darab IC+ kocsi is hónapok óta nem közlekedik.

A MÁV a megfelelő ütemterv hiányában ugyanis nem végzi el a szükséges karbantartásokat. A rendszeres időközönként elvégzendő fővizsgák hiányában pedig a vasúti kocsik nem közlekedhetnek. Tudvalevő, hogy a fővizsgát megelőző karbantartás egy hónap alatt

kényelmesen elvégezhető, így teljesen érthetetlen, hogy miért nem jut erre idő, és miért áll a kocsik fele. Teljesen érthetetlen továbbá az is, hogy egyes kocsik miért állnak már sok éve dolgavégezetlenül. Nem ritka, hogy ezen kocsik már 4, esetenként 8 éve állnak és rohadnak félretolva. Vagyis van olyan modernnek számító vasúti kocsi, amit utoljára 2006-ban vizsgáztattak. Mindez azért fájó, mert kis odafigyeléssel, és a gondos gazdától elvárható hozzáállással legalább 40-50 kocsival többet lehetne a napi forgalomban tartani. Ehelyett azonban a MÁV újak építésére koncentrálnak, de onnan sem jön ki az ígért évi 20 új kocsi. Jó példa erre a Kálmán Imre EuroNight vonat, amit már csak Szlovákiából bérelt vagonnal tudtak forgalomba állítani, mert nem sikerült kiállítani a minimálisan szükséges 6 darab nemzetközi közlekedésre alkalmas kocsit a szerelvény összeállításához. Arról már nem is beszélve, hogy a vasúttársaság a jegyet fekvőhelyes kocsira adja el, miközben csak ülőhelyes szervények közlekednek.

Tisztelt Miniszter Úr!


Mindezek alapján a következő kérdésekre várom válaszát:

- Milyen karbantartási ütemtervvel rendelkezik a MÁV, ha annak eredményeként a kocsik majd fele a fővizsgák hiányában nem adható ki a forgalomba? Ha pedig nem rendelkezik ilyen ütemtervvel, akkor ki azért a felelős?
- Miként tudja arra ösztökélni a minisztérium a MÁV-ot, hogy a közpénzen vásárolt kocsikat folyamatosan üzemképes állapotban tartsa?
- Mikor váltják le a helyzet kialakulásáért felelős MÁV vezetőket?
- Ha egyszer végre elkészülnek a régóta ígért új IC+ kocsik, akkor azok is lerohadva állnak majd pár év múlva valamelyik mellékvágányon?

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2018. október 30.

Tisztelettel:


dr. Szabó Szabolcs
független országgyűlési képviselő