



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLOGIAI
MINISZTERIUM ÁLLAMTITKÁRA

Iromány száma: **K/6541/1.**

Benyújtás dátuma: **2019-07-03 14:12**

Parlex azonosító: **EX6FUF2P0001**

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

Benyújtó: **Cseresnyés Péter, Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkára**

Belső iktatószám: **PKF/57694-3/2019-ITM**

Tisztelt Elnök Úr!

Az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 2. melléklet 43. pontjában foglaltak megvalósulása érdekében mellékelten megküldöm **Dr. Oláh Lajos (DK)** országgyűlési képviselő *"Ki a felelős azért, hogy az újonnan beszerzett Stadler KISS motorvonatok jelenleg használhatatlanok több magyarországi pályaszakaszon?"* című, K/6541. számú írásbeli választ igénylő kérdésére adott válaszat.

Címzett: **Dr. Oláh Lajos (DK)**

Benyújtó: **Cseresnyés Péter, Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkára**

Belső iktatószám: **PKF/57694-3/2019-ITM**



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM
Cseresnyes Péter
Országgyűlési képviselő

PKF/57694-3/2019-ITM

Dr. Oláh Lajos
országgyűlési képviselő

Budapest
Széchenyi rkp. 19.
1358

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint az innovációért és technológiáért felelős miniszterhez intézett „**Ki a felelős azért, hogy az újonnan beszerzett Stadler KISS motorvonatok jelenleg használhatatlanok több magyarországi pályaszakaszon?**” című, K/6541. számú kérdésére a hivatkozott törvény 42. § (2) bekezdése alapján feladat- és hatáskör szerinti illetékességből a következő választ adom:

A kormány kiemelt célja a magas színvonalú szolgáltatást nyújtó, így az egyéni közlekedéssel szemben alternatívát kínáló közösségi közlekedés kialakítása, folyamatos fejlesztése. E folyamat részeként a MÁV-START Zrt. 40 darab nagykapacitású, 600 férőhelyes elővárosi villamos motorvonat beszerzésére kötött keretmegállapodást a Magyarországon is gyártó telephellyel rendelkező Stadler Bussnang AG-val. A vasúttársaság ebből a keretből két eseti szerződés keretében eddig összesen 19 járművet hívott le. Szeretném felhívni rá a figyelmét, hogy ezek a – közbeszerzési eljárás során kiválasztott – motorvonatok alacsonyabbak, mint a korábbi évek során a MÁV Csoport részére bemutatott és próba meneteket végző motorvonatok.

E járműtípus méreténél fogva a nagy forgalmú vonalakon üzemeltethető gazdaságosan, éppen ezért nincs arra sem szándék, sem igény, hogy e járművek minden vonalon közlekedjenek. Beszerzésük és forgalomba állításuk a legnagyobb igénybevételnek kitett elővárosi vonalak magasabb szintű kiszolgálását célozza.

Az uniós forrásból megvalósuló projekt előkészítése során a MÁV Zrt. megvizsgálta a MÁV-START Zrt. által megjelölt, lehetséges üzemeltetési területként szóba jövő 12 vasútvonal infrastruktúrájának a megfelelőségét. A vizsgálat mindössze egyetlen infrastruktúra szűk keresztmetszetet tárt fel, az Ön által vélhetően kifogásolt Kis-Gellért hegyi alagutat.

A Budapest Déli pályaudvar és Kelenföld közötti vonalszakaszon, a Kis-Gellért hegyi alagútban – amelyet a Buda – Kanizsa vasútvonal részeként 1861. április 1-jén helyeztek üzembe és azóta többször átépítettek – a járművek maguk elférnek ugyan, azonban a kocsi és a felsővezeték legközelebbi pontja között nincs meg az előírt távolság, az áthaladásuk így jelenleg mindkét vágányon nem biztosított.

A forgalmi modell és költség-haszon számítások alapján a keret megállapodás keretében eddig lehívott járművek a legforgalmasabb Budapest–Vác–Szob és Budapest–Cegléd–Szolnok elővárosi vasútvonalakon közlekednek. A Kis-Gellért-hegyi alagutat magában foglaló viszonylaton a lehívott kontingens közlekedtetése egyelőre nem tervezett. Ha mégis ilyen döntés születik, lehetőség van akár az emeletes motorvonatok Kelenföldi indításra, vagy az alagút átalakítására, amelynek költsége a MÁV Zrt. becslése alapján 3,6-5,5 milliárd forint között alakulhat.

Végezetül hadd hívjam fel a figyelmét arra, hogy a MÁV egyre magasabb színvonalú, egyre több utas által igénybe vett szolgáltatást nyújt. Örömteli, hogy 2018-ban csak a 10 legforgalmasabb vonalon – köztük az elővárosi vonalakon – 2,8 millió fővel bővült az utazóközönség a vasúttársasági statisztikák szerint, ami visszaigazolja az elmúlt évek vasútfejlesztési erőfeszítéseinek sikerességét és folytatásuk szükségességét.

Budapest, 2019. július „3.”

Tisztelettel:



Cseresnyés Péter