



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/8955.**

Benyújtás dátuma: **2020-01-28 20:30**

Parlex azonosító: **T85D27DX0001**

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

Benyújtó: **Ander Balázs (Jobbik)**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Dr. Palkovics László, innovációért és technológiáért felelős miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"A Somogy megyei vasutak állapotáról..."**

Az elmúlt 10 évben bár számos vasútfejlesztés történt az országban, de a vasút állapota sok helyen még így is katasztrofális, mind a pályák, mind a járművek állapotát tekintve. Ez alól sajnos Somogy megye sem kivétel, sőt nemcsak hogy nem kivétel, de ebben a megyében még rosszabb a helyzet az országos átlagnál is. Bár 2014 óta itt is történtek vasútfejlesztések, például a 30-as vasútvonal, 36-os vasútvonal, továbbá a 41-es vonal Dombóvár-Kaposvár szakasz nagy részének felújítása. Viszont ami rossz hír, hogy az első lassújelek már megjelentek mind a Kaposvár-Fonyód, mind pedig a Dombóvár-Kaposvár szakaszokon. De ami még ennél is rosszabb, hogy a megye többi vasútvonalának felújításáról semmit nem tudni. Ugyan a kormány részéről többször elhangzott, hogy a 41-es vasútvonal átépítésére szükség van, viszont konkrét lépések ez ügyben nem történtek, és úgy látszik, hogy egy darabig nem is fognak történni. Noha 2019-ben több lassújel is felszámolásra került a Kaposvár-Gyékényes szakaszon, viszont ez nem volt más, mint tűzoltás jellegű beavatkozás, hiszen ennél jóval nagyobb beruházásra van szükség. Ígérték többször a Somogyszob-Nagyatád, a Kaposvár-Siófok és a Gyékényes-Barcs-Szentlőrinc-Pécs vasútvonalak felújítását is, csak hogy a kormány ezekről is mélyen hallgat. Sajnos nemcsak a pályák állapotával, hanem a menetrenddel is gondok vannak. Elképesztő, hogy miközben a menetrend javítását és bővítését emlegetik az illetékesek, addig Somogy megyében e tekintetben nincs pozitív előrelépés. Említhetnék a Kaposvár - Budapest közötti közlekedést, ahol már jó ideje ígérgetik, hogy növelik a közvetlen vonatok számát. A kétórás ütemes menetrend bevezetése is szóba került, közben évek óta csak napi 3 pár közvetlen vonattal lehet Kaposvár- Budapest között utazni, aki pedig Kaposvártól tovább utazna Somogyszob és Gyékényes felé - illetve felől - azoknak csak napi 1 vonatpár, Somogy InterCity vonat áll rendelkezésre holott néhány éve még ezen felül volt napi 2 pár vonat: a Zággrábba közlekedő Rippl-Rónai és a Rijekába közlekedő Kvarner IC. Bár a Kvarner

IC helyét a Gradec nemzetközi vonat, a Rippl-Rónai IC helyét pedig az Agram gyorsvonat vette át, ezek nem a Dombóvári útirányon, hanem a Balaton déli partján közlekednek pár éve. A dél-somogyi térségtől pedig egy tollvonással elvették ezeket a vonatokat, miközben a Balaton déli partján már évek óta jónak mondható a menetrendi kínálat, hiszen Budapest-Nagykanizsa és Keszthely között 2 óránként közlekednek gyorsvonatok, továbbá ezen felül néhány sebesvonat is. Éppen ezért elgondolkodtató, hogy miközben Kaposvárra csak napi 3 pár vonat, a dél-somogyi térségbe csak napi 1 pár vonat van Budapestről (illetve innét Budapestre), addig Keszthely és Budapest között háromszor annyi közvetlen vonat van, mint Kaposvár és Budapest között. Holott Keszthely jóval kisebb, mint Kaposvár, nem is megyeszékhely, de még csak nem is megyei jogú város. Nyilván nem arról van szó, hogy Keszthelytől bárki sajnálná ezeket a vonatokat, hanem csupán azt tartjuk igazságtalannak a somogyi emberek felé, hogy Kaposvárra napi 3 alkalmat leszámítva csak átszállással lehet eljutni, Somogyszob és Gyékényes felé pedig csak napi 1-szer.

De sajnós a szomszédos megyékbe, régiókba is nehéz az eljutás. Évek óta ígérik, hogy Pécs-Szombathely között megnövelik a vonatok számát, a jelenlegi 4 órás ütem helyett 2 óránként mennek majd a vonatok. Voltak is tervek erre vonatkozóan a tavaly nyári (2019-es) menetrend tervezetek között, például napi 2 pár Kaposvár-Pécs és napi 1 pár Pécs-Kaposvár-Nagykanizsa-Szombathely viszonylatú gyorsvonatpár beállítását tervezték, ám ezeket egy tollvonással lehúzták. A somogyi emberek szeretnék egyenes, őszinte válaszokat kapni arra vonatkozóan, hogy meddig várjanak még arra, hogy normális vasút lesz ebben a megyében? Mikor valósul meg a 41-es vasútvonal - haveri túlárzásoktól mentes - átépítése, mikor kezdődnek meg ténylegesen a munkálatok, milyen sebességűre építik át a pályát és milyen kiegészítő beruházások valósulnak meg a projekt kapcsán?

Mi lesz a Somogyszob-Nagyatád, a Kaposvár-Siófok, a Gyékényes-Pécs vonalakkal, mikor újítják fel őket?

Mikor lesz több közvetlen vonat Kaposvár-Budapest illetve Gyékényes-Kaposvár-Budapest között, valamint a nemzetközi vonatokat tervezik-e a 41-es vonalon közlekedtetni, akár úgy, hogy Gyékényes-Kaposvár-Budapest között kétórás ütemes menetrendet hoznának létre, és ennek keretén belül, ebbe a struktúrába integrálják a nemzetközi vonatokat? Ha viszont nem tervezik, akkor van-e arra magyarázat, hogy miért nem?

Mikor lesz Pécs-Szombathely között több közvetlen vonat, akár Barcs akár Kaposváron keresztül?

Milyen járművekkel akarják kiadni a szerelvényeket a jövőben? Lesznek-e korszerű Flirt motorvonatok a 41-es vonalon, mint most hétvégente Pécs felé? Illetve a fonyódi vonalra tervezik-e esetleg beállítani a Desiro motorvonatokat?

2020-ban milyen munkákat végeznek el a megyében, mind a 41-es, mind a 35-ös, mind a 38-as, mind a 60-as vonalakat illetően?

Mi a tervük a 37-es Somogyszob-Balatonszentgyörgy vasútvonallal? Tervezik-e a személyszállítás újraindítását és a pálya felújítását a vonalon?

A tavaly nyáron az ideai menetrendi évre vonatkozóan elkészített menetrend tervezetekből miért

húzták ki azokat a vonatokat, amelyek plusz vonatként bekerültek volna a menetrendbe?

Mekkora összegben és mely Somogy megyei állomásokat-megállóhelyeket kívánják ebben az évben felújítani?

A somogyiak várják érdemi válaszukat!