



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/14301.**

Benyújtás dátuma: **2020-12-12 21:22**

Parlex azonosító: **16FZD64R0001**

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

Benyújtó: **Demeter Márta (LMP)**

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: **"Miért ekkora gond a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonalon a fennakadásmentes közlekedés biztosítása? (3) "**

Tisztelt Miniszter Úr!

Nem igazán lepődtem meg azon, hogy a kérésemet, miszerint ne küldözgessenek üres kormányzati kommunikációs paneleket konkrét, az emberek mindennapi életét érintő ügyekben, nem sikerült teljesíteniük. Továbbra is úgy gondolom, hogy nem okozhatna áthidalhatatlan problémát a valódi, szakmai válaszok kidolgozása, hiszen az Ön által vezetett minisztériumban a vasút működéssel és fejlesztésével összefüggő kérdésekre egy államtitkár, három helyettes államtitkár és hét szakmai főosztály, valamint Közlekedésbiztonsági Szervezet is működik. És akkor még nem szóltunk a nemzetközi vasúti együttműködési kérdéseket gondozó Nemzetközi Kapcsolatok Főosztályról és a szűken vett vasúthatósági vagy jogi és koordinációs ügyeket kezelő más szervezeti egységekről. De ha Önök a problémák megoldása helyett mindenképpen a 2010 előtti kérdésekről szeretnének beszélni, akkor csak megismételni tudom azt, amit már korábban is jeleztem: konzultáljanak ezekről az ügyekről a korábbi szakminiszter Kóka Jánossal, aki az Önök jóvoltából diplomata útlevéllal utazgathat hol a miniszterelnök, hol más kormánytagok társaságában, üzletember-delegációk tagjaként.

A szokásos kommunikációs panelek unalomig történő ismételtetése helyett inkább tiszta beszédre lenne szükség! Ugyanis nem lehet lózungokkal kifizetni azokat, akik a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonalon évek óta járatkimaradásokkal, egyre romló közlekedési szolgáltatással kénytelenek együtt élni akkor, amikor Önök ezermilliárdos összegeket költöttek el vasútfejlesztés címén az elmúlt években. Nagyszerű lesz, ha megújul a Budapest-Nyugati-Városliget elágazás közötti szakasz, csak tudja, Miniszter Úr, addig el is kell jutniuk a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonalat

használó embereknek, és a folyamatos késések és járatkimaradások okán sokkal többet nézhetik az üres vasúti pályát vagy a saját településük vasútállomását, ahol nem fértek fel a vonatra, mint a fényesen alakuló jövőt.

Amit pedig legutóbbi írásbeli kérdésemre voltak szívesek közölni a MÁV Zrt. elkötelezettségéről a pályahálózat fenntartása és az infrastruktúra minősége kapcsán némileg beárnyékolja például a Budapest–Lajosmizse–Kecskemét-vasútvonalon történt legutóbbi eset, amikor a Nyugati pályaudvarról november 28-án 16:18-kor induló vonat utolsó két egysége levált az elsőtől Felsőpakony és Ócsa között, és az utasok közel egy órára ott maradtak a nyílt pályán, ahonnan sokan gyalogszerrel jutottak el az ócsai állomásig. Ennek járulékos következménye volt az, hogy a Nyugati pályaudvarról nem tudott elindulni a következő vonat, ezért több száz utasnak kellett más útvonalat találnia, hogy este 8 óra előtt hazaérjen, és ne szegjék meg a kijárási tilalmat. Nyilvánvaló, hogy az ilyen ügyek nem növelik a MÁV tekintélyét és nem győzik meg az embereket arról, hogy érdemes a vasúti közlekedést használni. De mondjuk az sem öregbíti a vasút tekintélyét, hogy a Budapest-Hatvan vasútvonalon zajló nagyszabású fejlesztések részeként a vonatsíneken átvezető járdát Pécelen a Baross utcai átjárónál úgy sikerült megépíteni, hogy egyenesen belevezették a sorompó jelzőlámpájába. A gyalogosok nem férnek el a járdán, így kénytelenek az autót szélén közlekedve átkelni a síneken. A kivitelező szíves közlése szerint megoldás majd jövőre várható, a biztosítóberendezések cseréjekor. Addig várjanak türelmesen a péceliek!

No de térjünk vissza a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonalhoz: a közösségi közlekedéssel foglalkozó Közlekedő Tömeg egyesület már korábban felhívta a figyelmet arra, hogy „(t)öbb éve folyamatosan késnek a Budapest–Monor–Cegléd–Solnok vasútvonal járatai, így az utasok szinte sosem érnek be időben a munkahelyükre. Ennek egyik oka a vasúti pálya leromlott állapota, mely következtében több szakaszon is csak negyvennel, sőt hússzal tudnak araszolni a vonatok, emiatt pedig a menetrendet sem tudják tartani, így állandóak a késések.”

A probléma létezését a MÁV is elismeri, amikor honlapján azt közli, hogy „(a) Budapest–Cegléd–Solnok (100a) vasútvonal Nyugati pályaudvar és a kőbányai teherpályaudvar közötti pályaszakasza már nagyon elhasználódott, több helyen 40 vagy 60 km/órás sebességkorlátozások vannak érvényben.”

Miután a kormányzati ráolvasásokkal és lózungok ismételtetésével még nem oldódnak meg a problémák, továbbra is a következőket kérdezem Miniszter Úrtól:

1. 2018-ban, 2019-ben, illetve 2020-ban összesen hány percet késtek a Budapest–Cegléd–Solnok (100a) vasútvonalon közlekedő járatok? Kérem, hogy a késéseket évenkénti bontásban adja meg.
2. Az elmúlt 10 évben mekkora összeget fordított a központi költségvetés és a MÁV Zrt. a 100a vasútvonal állapotának javítására. Kérem, hogy az egyes fejlesztéseket azok időpontjának, tartalmának és összegének megjelölésével közölje.
3. Mekkora összeget költöttek az elmúlt 10 évben a Nyugati pályaudvar vasúti biztosítóberendezéseinek, távközlési eszközeinek és felsővezeték-hálózatának karbantartására?
4. Az elmúlt 10 évben sor került-e a Nyugati pályaudvar vasúti biztosítóberendezéseinek, távközlési

eszközeinek és felsővezeték-hálózatának fejlesztésére, cseréjére? Ha igen, mikor és mekkora összeget költöttek rá? Ha nem, akkor mi az oka a fejlesztés elmaradásának?

5. Pontosan milyen fejlesztéseket végeznek el a MÁV által júniusban bejelentett 4 Mrd Ft-os összegből a 100a vasútvonalon és a Nyugati pályaudvaron?

6. 2018. január 1. és 2020. november 30. között hányszor fordult elő, hogy a vasúti pályán vagy ahhoz kapcsolódóan végzett munkák következtében (pl. munkagép elszakította a felsővezetékot vagy megrongálta a pályát) került sor járatkimaradásra vagy késésre? Mekkora összegű kártérítést kért és kapott a MÁV a kárt okozó gazdasági társaságoktól?

7. A 100a vasútvonalon a KISS emeletes motorvonat márciusi forgalomba állítása óta mennyivel csökkent a járatok zsúfoltsága és a késések száma az előző év azonos időszakához képest?

Demeter Márta

(LMP)