



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/5332.**

Benyújtás dátuma: **2023-09-25 16:14**

Parlex azonosító: **15O1ELWO0001**

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

Benyújtó: **Dr. Gurmai Zita (MSZP)**

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: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **„Ki a felelős a vasúti káoszért és hogyan kívánják ezt megszüntetni?”**

Tisztelt Miniszter Úr!

A Budapest-Tatabánya-Győr-Hegyeshalom településeket összekötő 1-es vasútvonal Biatorbágy-Szárliget közötti 29 kilométeres szakaszán 2023 nyarán sebességkorlátozást rendeltek el, ami szerint a vonatszerelvények legfeljebb 100 km/h sebességgel közlekedhettek.

A sebességkorlátozásra amiatt került sor, mert – állítólag – a MÁV nem tudta előteremteni a felújításhoz szükséges 32 milliárd forintot.

Ezt követően 2023. szeptember 18-án a MÁV mégis megkezdte az érintett vonalszakasz felújítását. Emiatt 2023. szeptember 18-tól október 26-ig részleges vágányzár lépett életbe, majd október 26-tól teljes vágányzárat rendeltek el.

Mindez azt jelenti, hogy a belföldi vonatjáratok utasainak utazását Tatabánya és Budaörs között autóbuszokkal oldják meg.

Az eddigi tapasztalatok arról árulkodnak, hogy a MÁV a vágányzár miatt keletkező szolgáltatási feladatait csak jelentős színvonalromlással tudja ellátni, ami az alábbi méltatlan helyzetek kialakulásában érhető tetten:

- A kiállított vonatpótló buszok száma kevés. Előfordult, hogy az utasok nem fértek fel.
- A vonatpótló buszok vezetői nem ismerték az érintett településeket és útvonalat. Többször az utasok jelezték a sofőrnek, hogy merre menjen.
- Bicskén nem a vasútállomásnál, hanem attól 400 méterre alakítottak ki megállót. Emiatt az utasoknak indokolatlanul sokat kell gyalogolniuk, még mostoha időjárási körülmények – például zuhogó esőben – minden, csak nem utasbarát megoldás.
- Tatabányán az autóbusz pályaudvartól 200 méterre egy parkolóban alakították ki az ideiglenes megállót. Így az amúgy is keskeny út felét elfoglalják a várakozó buszok, emiatt a forgalom akadozik. Különösen kritikus ez a hétfégi piac napokon. Ráadásul az utasoknak sem ülő, sem fedett várakozási lehetőségük nincs.

- Ugyancsak Tatabányán keservessé teszi az átszállásra kötelezett utasok sorsát, hogy még mindig nem készült el a peronok több évtizede megígért akadálymentesítése, így Tatabányán minden utasnak csaknem száz lépcsőfokot kell megtennie, hogy a buszhoz illetve vonathoz érkezzon.
- A koordinálásra kiállított vasutasok nem tájékozottak, nem tudják, hogy mi várható.
- A Budapestről, illetve Budaörsről induló vonatpótlók nagy része késik, ezért a Tatabányáról a vonatok eleve késéssel indulnak. Emiatt a munkahelyükre ingázók, illetve az iskolába sietők rendszeresen késéssel érkeznek meg.
- Tatabányán a hangosbemondó nem hallható az állomás minden pontján, ami jelentősen nehezíti az utasok tájékoztatását.

Sajnálatos módon a MÁV fentiekben részletezett szolgáltatás-szervezési problémáit még egyéb körülmények is nehezítik, ami a munkálatok összehangoltságának teljes hiányáról árulkodik. Ezek az alábbiak:

Az M1-es autópálya helyzete. Évek óta probléma az M1-es autópálya túlterheltsége, amit az utóbbi hónapokban még az is tetézt, hogy az elhasználódott útpályákat folyamatosan és nagyobb szakaszokban újítják fel. Budapest megközelítése Bécs-Győr irányából közúton veszélyessé és lassúvá vált. Emiatt még azok számára is nehéz a közlekedés, akik a vágányzár időszaka alatt vasút helyett autóval oldanák meg a közlekedésüket.

Az 1-es főúton folyó párhuzamos felújítás. A vasúti pályafelújítással párhuzamosan zajlik az 1-es főúton egy 600 mm-es vízvezeték fektetése, ami miatt az útpálya felét szakaszosan lezárták és csak jelzőlámpás szabályozással engedik át az autósokat. Emiatt a forgalom jelentős mértékben átterelődött Tatabánya belső útjaira. Így jelenleg az 1-es út az M1-es mentesítését sem tudja segíteni.

A fentiek miatt a következő kérdéseimre várom Miniszter Úr válaszait:

1. Miért nem előzte meg összehangolt egyeztetés a vasúti pályaszakasz felújítását? Miért nem lehetett az egyes munkálatok megkezdése előtt olyan koordinációt elvégezni, amely kiküszöbölte volna az időbeni egybeesést? Ki a felelős ennek elmaradásáért?
2. Miért képtelen a MÁV zökkenőmentesen, utasbarát szolgáltatóként megoldani a vonatpótló buszok közlekedését, az utasok átszállásának megszervezését és tájékoztatását? Ki a felelős ezért?
3. Milyen konkrét intézkedéseket tervez Miniszter Úr végrehajtani azért, hogy a vágányzár 2023. október 26-ig tartó szakaszában minél kevesebb nehézséggel szembesüljenek az utasok?
4. Milyen konkrét intézkedéseket tervez Miniszter Úr végrehajtani, hogy a vágányzár későbbi szakaszában és a továbbiakban a fentebb részletezett problémák megszűnjenek?
5. Mivel a fenti problémák mindegyike miniszter úr hatáskörébe tartozik, nem érzi-e úgy, hogy vállalnia kellene a szakmai felelősséget a mostanra kialakult helyzetben?

Várom megtisztelő válaszát.

dr. Gurmai Zita