



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/5615.**

Benyújtás dátuma: **2023-10-14 14:55**

Parlex azonosító: **6FWY0MQ0001**

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

Benyújtó: **Varju László (DK)**

**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: **"A Belgrád-Budapest vasút és az állatorvosi ló?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

Két olyan információ látott napvilágot a MÁV mind problematikusabb működéséről, amelyek első pillantásra egymástól függetleneknek tűnnek ugyan, jobban megnézve azonban nehezen tagadható az összefüggésük.

Az egyik szerint vonataink állandó és jelentős késése miatt az osztrákok a magyar vasutat leválasztották az európai közlekedési hálózatról – Bécsen keresztül immár nem lehet átszállás nélkül utazni Nyugatra. A másik szerint pedig a Budapest–Belgrád-vasútvonal építése pillanatnyilag szünetel - az utóbbi projekt kivitelezését a Mészáros Lőrinc tulajdonában álló RM International Zrt. és két kínai cég konzorciuma végzi, ezen belül a pályaépítést alvállalkozóként V-Híd, ami szintén Mészáros-tulajdona.

Az első látásra nem szembetűnő összefüggés pedig az, hogy a Bécsbe tartó vonatok a Budapest-Győr fővonal katasztrofális állapota miatt nem képesek elfogadható mértékű késéssel közlekedni. Ennek fölújítása immár halaszthatatlanná vált, a sebtében összetákolt felújítás hirtelen jött, szakmaiatlan módon, nem az elvárások szerint viszik véghez, rendes tervezésre sem volt idő. Minthogy azonban az összeomlás szélén álló költségvetés miatt se pénz, se posztó (értsd: gép, anyag és munkaerő), mindezt a V-Hídra bízta, ami jelentős részben levonult a belgrádi vasút építéséről és a vasútépítő gépláncot, továbbá mindent, ami szükséges, a győri vonal fölújítására vezényelt át.

Murphy törvénye szerint azonban minden, ami elromolhat, egyszerre romlik el. A Budapest-Belgrád vasútvonalat úgy tervezték, hogy ott a vonatok 160 km/h sebességgel haladhassanak, amihez viszont az Unió előírásai szerint egy ECTS szabványnak megfelelő vonatbefolyásoló rendszer és

ugyancsak az Uniós szabályok szerint tanúsított biztosítóberendezések szükségesek. Szakértők szerint azonban ilyenek telepítésére a kínaiak nem képesek, mert az ő vonatbefolyásoló- és biztosítórendszerük egészen más. Így vagy a tervezett 160 helyett legföljebb 100 km/h sebességgel közlekedhetnek a vonatok, vagy más céget kell megbízni az említett telepítésével, ami az amúgyis horribilis költségeket akár százmilliárdokkal is tovább növelheti. A viták következtében a kínaiak állítólag leállították a beruházás finanszírozását, és a kínai szakemberek is levonultak. Mindez a projekt jelentős csúszását vetíti előre, a vonalon való közlekedés megindítása késni fog, az utasok pedig teljesen leszoknak erről a közlekedési módról.

Kérdezem ezért miniszter urat:

1. Mikorra és milyen minőségben végezhetnek az 1-es, Budapest-Győr vonal följújtásával?
2. Mikorra várható a Bécsen keresztül történő normális közlekedés helyreállítása?
3. Milyen megoldást terveznek a Belgrád-Budapest közötti, 150-es vonatbefolyásoló- és biztosítórendszerének megoldására?
4. Milyen költségnövekedés várható emiatt?
5. Csakugyan leállt-e a belgrádi vasútvonal építése és finanszírozása?
6. Mikorra várható így a 150-es vonalon a közlekedés tervek szerinti visszaállítása?
7. Mi garantálja majd, hogy visszatér legalább a jelenlegi utasszám?
8. Továbbra is úgy látják-e, hogy megéri az országnak a belgrádi vasútvonallal kapcsolatos beruházás?

Várom megtisztelő válaszát.

Budapest, 2023. október 14.

Tisztelettel:

Varju László

Demokratikus Koalíció