



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/5913.**

Benyújtás dátuma: **2023-11-03 03:04**

Parlex azonosító: **1JNK4T4J0001**

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

Benyújtó: **Dr. Vadai Ágnes (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: **"Mikor utaztak a kormány közlekedésért felelős politikusai utoljára vonaton?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

A 444.hu portálon található „Már a MÁV vezetői sem hiszik, hogy működik a vasút„ című podcastban Spohn Mártonnal, a Közlekedő Tömeg Egyesület alelnökével és Pongrácz Gergellyel, a Magyar Közlekedési Klub elnökével Fórizs Mátyás beszélgetett:

„444: Akkor hogy lehet a mostani rendszert legalább annyira helyrehozni, hogy működjön? Ne legyen késés, ne szakadjon le a vezeték, meg például legyen vécépapír.

Pongrácz Gergely: A MÁV úgy gondoljon magára, hogy az ő működésének azt kell szolgálnia, hogy minél több ember minél többet tudjon utazni. Ha ez megvan, onnantól a felújításokat is lehet úgy tervezni, hogy azokat az utazóközönséghez igazítsák. De lehetne egy kis versenyt is teremteni, hogy bizonyos vonalakat mondjuk nem a MÁV-Start szolgál ki, hanem keresnek rá üzemeltetőt. Ahogy az átlagutas Budapesten sem tudja, hogy ő most egy BKV-busszal vagy egy Arriva-busszal utazik, ugyanez a vasútnál is működhet. Közös tarifával, közös menetrenddel, még közös arculattal is üzemelnek vasúttársaságok. És onnantól, ha az egyik tudja teljesíteni, hogy van vécépapír és szappan a mosdóban, akkor valószínűleg a másik is rákényszerül, hogy megoldja.

Spohn Márton: Ha kicsit demagóg akarok lenni, azt mondanám, hogy olyan szakmai, politikai vezetés kellene, amelyik használja is a vasutat, nem csak a sorompónál lát vonatot, a szolgálati autó szélvédője mögül. A MÁV-nak évi, ha jól tudom, 2,5 milliárd forintba kerülő gépjárműflottája van, miközben a svájci vasútnál nincs szolgálati autója a vezérigazgatónak sem – egyetlenegy embernek van szolgálati autója, a pályamunkásnak, hogy időben odaérjen a javítandó szakaszhoz. De a 2,5 milliárdos flottát úgy is érdemes nézni, hogy a MÁV éves felújítási kerete összesen 30-40 milliárd forint. Aztán nincsenek normális elvárások sem. Jelenleg azt sem tudjuk, mennyit késnek a

sebességkorlátozás miatt a vonatok, ahogy azt sem, hogy mi az elvárás a MÁV felé, hogy meddig és hogyan kellene ezen javítania. A MÁV eddig abban élt, hogy kizárólag abból lehet nagy botrány és felelősségre vonás, ha vasutasokat rúgnak ki, esetleg sztrájk van. Biztos, hogy sok vasutas nem keres eleget, de a MÁV a ráeső évi 800 milliárd forint nagy részét bérfejlesztésre költi el, amivel önmagában nehéz vitatkozni. Viszont úgy, hogy ezt a forrást a bérfejlesztés és a pályafejlesztés között kellene hatékonyan elosztani, úgy már meg lehetne kérdezni, hogy biztosan ez az optimális felhasználás?

Pongrácz Gergely: Szerintem a MÁV vezetői valójában maguk sem hiszik el, hogy a rendszer, amit működtetniük kellene, van olyan szinten, hogy ők maguk is vonattal járhatnának be dolgozni. Az utas meg végképp nem bízik benne, hogy mondjuk félóránként jön a busz, azzal eljutok a vasúthoz, ott jön a vonat, átszállok és így tovább.”

Kérdezem Önt:

Mikor utaztak a kormány közlekedésért felelős politikusai utoljára vonaton?

Budapest, 2023. november 3.

Tisztelettel:

Dr. Vadai Ágnes

Demokratikus Koalíció