



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlési hivatala

Irományszám: K/3280

Érkező: 2007 JÚN 08.

Dr. Szili Katalin asszonynak
Az Országgyűlés elnökének
Budapest

Írásbeli kérdés**Tisztelt Elnök Asszony!**

A Házsabály 91. paragrafusa alapján írásbeli kérdést kívánok feltenni Dr. Kóka János gazdasági miniszternek

„Mikor, milyen műszaki tartalommal folytatódik a 140-es számú (Budapest)–Cegléd–Szeged vasúti fővonal rekonstrukciója, és mikor fejeződik be?”
 címmel.

A Budapest-Cegléd-Szeged vasúti fővonal rekonstrukciója részben elkészült, de jelenleg is folynak munkálatok Kőbánya-Kispest és Vecsés között, valamint Cegléd állomáson. A jelentős fejlesztések ellenére a menetidő lényegesen nem rövidült meg, elsősorban a Vecsésig terjedő pályaszakasz állapotának és a még folyamatban lévő rekonstrukciónak köszönhetően, de a már kész szakaszokon is mindennaposak a lassú-jelek, megtörve a nagyobb sebességre alkalmas pályaszakaszok adta menetidő csökkenés lehetőségét. Így gyakorlatilag alig tartható a menetrendben szereplő 55 perces menetidő, ami a 73 km utazótávolsággal számolva is csak 80km/óra utazósebességet jelent. A Cegléd-Kecskemét-Kiskunfélegyháza szakasz modernizációja befejeződött, a pályasebesség emelkedett valamelyest, de a Budapest-Kecskemét 106 km megtételéhez IC-vonattal így is 1 óra 20 percre van szükség. A rekonstrukció talán legeredményesebb része a Kecskemét-Kiskunfélegyháza közötti pályarekonstrukció és a Városföld-Kiskunfélegyháza között megépült második vágány (igaz, csak az egyik alkalmas 120 km/óra, míg a másik csak 100 km/óra sebességre), ami a forgalomszervezési lehetőségeket bővítve csökkenti a menetidőt. Kétségtelen, hogy az ütemes menetrend, az óránként induló IC, illetve gyorsvonatok még e nem túl gyors utazósebesség mellett is előrelépést jelentettek az elmúlt időszakban.

A pályarekonstrukció folytatására Szegedig több magas szintű ígéret született. Erre nagy szükség lenne, mert a Kiskunfélegyháza-Szeged közötti 60 kilométeres szakasz megtételére jelenleg 45 perc szükséges, ami összességében a Budapest-Szeged viszonylatban, 191 km megtételéhez már 2 óra 24 percet jelent, ami már nem igazi versenytárs alternatívája az autópályának.

Véleményem szerint a Cegléd-Szeged vasúti fővonal legalább 120-140 km/óra sebességre való fejlesztése lenne indokolt. Nem tartom valószínűnek, hogy a közeljövőben akár még uniós források felhasználásával is a hosszú évek, lassan évtizedek óta fejleszteni tervezett 160-as fővonal 160 km-es sebességre való átépítése megtörténhet. Ennek kiváltására tökéletesen megfelelő lenne a 140-es fővonal a szabadkai leágazásával. Ezen túlmenően a Cegléd-Szeged vasútvonal mentén – nagy részben az autópályának köszönhetően – komoly

gazdasági fellendülés tapasztalható, egyre fokozódó szállítmányozási igényekkel, ami véleményem szerint hamarosan túlterjed a határon immár Románia irányába is (Arad, Temesvár), ami szintén ennek a fővonalnak a rekonstrukcióját – és meghosszabbítását a határon túlra – igényelné. A 160-as fővonallal szemben a 140-es fővonal közvetlen környezetében több mint 400 ezre ember él. Nemcsak gazdasági, hanem kulturális, oktatási és turisztika szempontból is a 140-es fővonal mentén igen jelentős utazási kereslet és igény található már jelenleg is, melynek további növekedése várható.

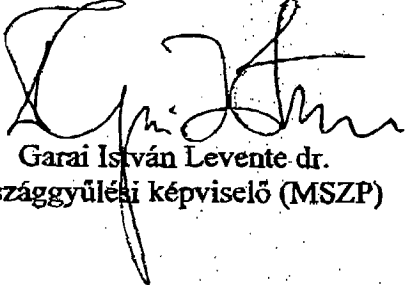
Mindezek alapján elvárható lenne, hogy Szegedről maximum 2 óra, míg Kecskemétről maximum 1 óra alatt elérhető legyen a főváros.

Ennek alapvető feltétele lenne a pályarekonstrukció folytatása Kiskunfélegyháza és Szeged között, bizonyos szakaszokon második vágány kiépítése (pl. Városföld-Kecskemét között, de legalább egy-egy szakaszon Kecskemét-Cegléd és Kiskunfélegyháza-Szeged között is), de végre a Cegléd-Budapest Nyugati pu. közötti szakasz definitív, és nem csak egyes szakaszokra érvényes felújítása, a menetidő észrevehető megrövidülésével.

Mindezek alapján fogalmaztam meg kérdésemet, melynek megválaszolására tisztelettel kérem miniszter urat.

Kiskunfélegyháza, 2007. június 05.

Tisztelettel:



Garai István Levente dr.
országgyűlési képviselő (MSZP)