



Ander Balázs
országgyűlési képviselő

Országgyűlés Hivatala

Irományszám. **2/17721**

Érkezett: **2017 OKT 09.**

Írásbeli kérdés

Kövér László úrnak,
az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

Magyarország Alaptörvénye 7. cikk (2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli kérdést kívánok benyújtani az Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot vezető miniszterhez

„Meddig lehet még büntetni Pécsét és a Dél-Dunántúlt?”

címmel.

A benyújtott kérdésemre a választ írásban várom.

Tisztelt Miniszter Úr!

2017. nyarán elképesztő állapotok uralkodtak a Pécs-Budapest közötti közösségi közlekedésben. A MÁV Zrt által folytatott pályafelújítási munkák miatt először Pusztaszabolcs és Dombóvár állomások között volt vágányzár június 17-től július 9-ig, majd július 10-től augusztus 31-ig Sárbogárd és Dombóvár között kellett autóbuszra szállniuk a baranyai megyeszékhely és a főváros között utazóknak.

A vasúti járatok menetideje az egyébként is tetemes közel három órától az első szakaszban 4 óra 10 percre, a második szakaszban 3 óra 40 percre nőtt, az utasoknak a két átszállás kellemetlensége mellett rendszeresen meg kellett küzdeniük a szérelvényekbe sorolt kocsik nem IC szintű komfortfokozatával, a légkondicionálás hiányával, rendszeres további késésekkel, sőt volt olyan eset is, hogy a vonatpótló busz eltévedt, és az utasok még a csatlakozást is lekésték. A tömeges panaszok okán az IC-k fizetős pót- és helyjegyeit 2017. augusztus 1-jétől megszüntették, pontosabban 0 Ft-os helyjegyeket adtak ki. A korábbi utazások megfizetett pót- és helyjegyeit a MÁV-Start Zrt az utasok panasza, kérése esetén sem térítette vissza. A megrendelő Nemzeti Fejlesztési Minisztérium nyilvánvalóan hozzájárult ahhoz, hogy a pótlás ilyen módon történjen, sőt előírta a szolgáltatónak azt, hogy ilyen kritikán aluli szolgáltatást nyújtson az emelt szintű szolgáltatás árán. A MÁV-Start a visszatérítési igényeket azzal utasította el, hogy az NFM a díjmentes helyjegyek kiadását csak augusztus 1-től engedélyezte (a panaszok tömegének benyújtását követően). Az NFM nyilván

ezt a minősíthetetlen szolgáltatási színvonalat elfogadhatónak tartotta, mert a vágányzár idején a két város közötti autóbuszközlekedést sem bővítették többlet járatokkal, vagy autópályán közlekedő buszjáratokat nem indítottak.

A pécsi lakosok, és az ide utazók tortúrái ezzel nem érnek véget. 2018. tavaszától körülbelül 1 évi időtartamra le fogják zárni a vasútvonal Budapestre bevezető szakaszát Érd és Kelenföld között. A vágányzár idején a Pécs/Kaposvár/Szekszárd-Budapest közötti távolsági közlekedést szintén vonatpótló buszokra történő átszállással, továbbá az elővárosi buszjáratokkal tervezik megoldani. A szaksajtóban felmerült, hogy bár szintén megnövekedett menetidővel, de a távolsági utasok számára sokkal kiszámíthatóbb, kényelmesebb módon lehetne az érintett három megyeszékhely fővárosi összeköttetését Székesfehérvár-Sárbogárd kerülő útirányon át pótlóbuszokra történő átszállás nélkül megoldani, ha a Székesfehérvár-Sárbogárd vasútvonalat legalább egy minimálisan szükséges mértékben rendbe hoznák a budapesti vágányzár kezdetéig. A vonatok leközlekedtetése ezen az útvonalon a 120 perces ütemes menetrendbe beszerkeszthető lenne, hiszen az itt jelenleg közlekedő napi két vonatpár menetideje műszaki beavatkozás nélkül is 1 óra alatt van. A felvetésre a NIF Zrt azt válaszolta, hogy megbízás hiányában a szükséges műszaki beavatkozások tartalmáról és költségeiről nem tud számot adni. A vonal rekonstrukciója esetén a menetidő gyakorlatilag a jelenlegi szinten lenne tartható, de még a gyenge felépítmény megtartása, és csak a legkiválóbb lassújelek, pályahibák kijavítása esetén is legfeljebb 20-25 perccel lenne hosszabb a jelenleginél. Ez a menetidő különbség az átszállásos rendszerben is bekövetkezik az átszállások időigénye, és az autóbuszok városi forgalomnak kiszolgáltatott lassú haladása következtében. Kaposvár esetében további vizsgálat tárgyát kellene képezze, hogy a buszos pótlás helyett a felújított 36-os sz. vasútvonal és a szintén felújított 30-as vasútvonal igénybevételevel Fonyódon át biztosítsák a fővárossal a közösségi közlekedési összeköttetést a jelenlegi Dombóvár útirány helyett.

A fentiek alapján kérdezem Miniszter Úrtól a következőket:

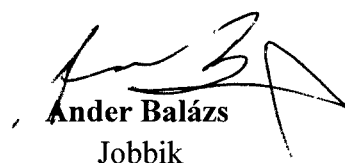
- 1. Miért engedélyezte az NFM a szolgáltatónak, hogy az elmúlt nyári vágányzár idején a Budapest-Pécs IC összeköttetést két átszállással, brutálisan megemelt menetidővel teljesítse alternatív megoldások vizsgálata nélkül?**
- 2. Ha a közvetlen autóbuszjáratok valóban túlzott költséggel jártak volna, mint azt a szolgáltató állítja, akkor az IC vonatokat miért nem irányították Pusztaszabolcs és Sárbogárd helyett Dunaújvárosba, ahonnan két irányba, közvetlenül Pécsre, illetve Dombóvárra/Pincehelyre induló pótlóbuszokkal lehetett volna jóval rövidebb menetidő mellett célállomásaikra eljuttatni az utasokat? Megjegyzem, ez nem jelentett volna többlet teljesítmény igényt, mert a vonatokat soha nem 1 db autóbusz szolgálta ki, azaz a különböző úticélú utasok elválaszthatók lettek volna.**
- 3. Kérem, írja meg nekem, mik az emelt szintű IC szolgáltatás elvárt minőségi paraméterei. Számít-e a jármű komfortfokozatán kívül az eljutási sebesség, a kényeszerű átszállások száma? Vagy ma Magyarországon tényleg lehetséges egy 59 km/h-ás eljutási sebességet emelt díjas szolgáltatásnak tekinteni, és azért irányonként 655.-Ft összegű pótdíjat szedni?**
- 4. Kérem, válaszolja meg, miben különbözött a június 17-től július 31-ig, majd az augusztus 1-jétől augusztus 31-ig nyújtott IC szolgáltatás, mivel az első időszakban meg kellett fizetni a 655 Ft-ot, a másodikban nem, és az első időszakban megfizetett díjat az utas panaszra esetén sem térítették vissza?**

5. Tisztában van-e a kormány azzal a ténnyel, hogy a Budapest és Pécs viszonylatában vágányzárak nélküli időszakban biztosított eljutási idő (2 óra 55 perc) a kor követelményeinek nem felel meg, a 80 km/h-t sem éri el? Milyen elképzeléseik, terveik vannak arra, hogy a dél-dunántúli megyeszékhelyek megközelíthetősége elérje a minimálisan elvárható 100km/h feletti tartományt?
6. Tervezi-e a kormány, hogy a kérdésem második részében leírt, 2018. tavasztól esedékes újabb 1 éves vágányzár idejére a tervezett átszállásos rendszerrel kényelmesebb, elfogadhatóbb vasúti közlekedési megoldást kínáljon az érintett 3 megyeszékhely lakosságának?
7. Valóban, mennyibe kerülne a 45-ös számú, Székesfehérvár-Sárbogárd vasútvonal alapszintű, és a teljes rekonstrukciója annak érdekében, hogy a távolsági vonatok Budapestre történő eljutása az Érd-Kelenföld munkálatok idején is biztosítható legyen? Megjegyzem, a rekonstrukció nem egy esztendőzt szolgálna, hiszen ezt követően bármikor ismételt igénybevehető lenne, ha a 40-es sz. vasúti fővonal egyébként egyvágányú Pusztaszabolcs-Sárbogárd szakaszán bármilyen műszaki beavatkozás, baleset következtében, vagy más okból a vonatközlekedés ideiglenes, vagy hosszabb leállása következne be. Úgy gondolom, hogy a hálózati szemlélet a mentesítő, kerülő útvonalak fenntartását, karbantartását is megköveteli.

Várom érdemi választ!

Budapest, 2017. október 09.

Tisztelettel:


Áder Balázs
Jobbik