



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Írásbeli választ igénylő kérdés

Dr. Kövér László
az Országgyűlés elnöke részére

Irományszám: K/6031

Érkezett: 2012 FEBR 22.

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

„Fű alatt indítja a fűnyíróelví vasútirtást a Kormány?” címmel a Házsabály 91.§-a alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Németh Lászlóné
nemzeti fejlesztési miniszterhez.

Tisztelt Miniszter Asszony!

Tudomásomra jutott, hogy a Kormány a regionális közlekedésszervező irodákon keresztül a vasúti menetrend drasztikus megnyirbálását készíti elő, még idén 10%-os teljesítménycsökkentést feladatul szabva a MÁV-Start Zrt.-nek. Ismereteim szerint a kézi vezérléssel, konkrét járatok törlését előíró vonatritkítás egyaránt érinti a vasúti mellék- és fővonalakat. A mellékvonalakon - a teljes bezárást politikailag nem megkockáztatva - sok helyen csak napi 2-3 járat fog maradni, ami gyakorlatilag vegetálást jelent, még a minimális elégséges szolgáltatás szintjét sem éri el. A fővonalakon pedig az utasbarát ütemes menetrend szétzilálása fog megtörténni, a megbízható csatlakozások esetlegessé fognak válni, és immáron csak kétóránként lehet majd InterCityvel eljutni olyan népes vidéki városokba, mint Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza vagy Békéscsaba. Mindez szöges ellentétben áll a Kormány gyakorlatilag összes, közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos eddig nyilvánosságra került ígéretével.

Megtudtam továbbá azt is, hogy a járatritkítást véghez vivő vasutas munkatársakkal titoktartási nyilatkozatot írtattak alá a vasútirtás elrendelői.

Ezek alapján a következő kérdéseket teszem fel Miniszter Asszonynak:

1) Mikor tervezte a Kormány járatritkítási szándékát nyilvánosságra hozni? Miért akart a Kormány - miután egyszer már több tízezer Malév-utast a társaság váratlan bedöntésével faképnél hagyott - most a nagyságrenddel több, milliónyi MÁV-utast is az utolsó

pillanatban szólni arról, hogy nem fog jönni vonatuk? Ki és milyen okból rendelte el a titoktartási nyilatkozatok aláíratását?

2) Miért nem tanul a Kormány a korábbi kormányok hibájából, hiszen a 2007 és 2009 közti vonalbezárások és 4%-os teljesítménycsökkentés által a MÁV költségei kimutathatóan egy fillérrel sem csökkentek?

3) Miért veszi semmibe a Kormány a szakértők ajánlását, valamint a Nyugat-Európai vasúttársaságok tapasztalatát arról, hogy a vasút – magas állandó költséggaránya miatt – csak akkor üzemeltethető gazdaságosan, ha infrastruktúráját, eszközparkját minél jobban kihasználja? Miért nem látja be a Kormány, hogy a járatritkításokkal nagyrészt csak olyan pályahasználati díjat tud megtakarítani, amit amúgy is ki kell pótolnia pályakarbantartásokra?

4) Miért teszi lehetetlenné a Kormány azon ütemes menetrend fenntarthatóságát és kiterjesztését, amely nagy szerepet játszott a vasút folyamatos utasvesztésének megfordításában?

5) Miért álmodik a Kormány a magyar járműgyártás feltámasztásáról és Szolnokon IC-kocsik gyártásáról, amikor a MÁV-Start kevés nyereséges üzleteinek egyikének számító InterCity szolgáltatást nem hogy sűríteni, de ritkítani tervezi?

6) Miért áltatta a Kormány az utazóközönséget az Új Széchenyi Terv közlekedésfejlesztési víziójában a vasúti mellékvonalakon kétóránként ütemes menetrenddel, a fővonalakon pedig az IC-szolgáltatási színvonal emelésével, amikor most pontosan az ellenkezőjét teszi?

7) Miért nem hallgat a Kormány a saját maga által felállított, a MÁV 2002 és 2010 közti visszas ügyeit vizsgáló bizottság jelentésére, amely szintén a vasút fejlődésének kulcsaként említette az ütemes menetrend megtartását és fejlesztését; valamint a vasúti mellékvonalak szerepét a költségek szempontjából marginálisnak ítélte meg?

8) Miért értelmezi félre a Kormány az IMF ajánlásait és próbálja az általa elrontott megszorításokért rájuk tolni a felelősséget, mikor a szervezet ajánlása nem a közösségi közlekedés színvonalának csökkentése, hanem finanszírozásának kiszámíthatóvá tétele volt?

9) Miért lopja meg a vasutat a Kormány és teszi lehetetlenné a vasút kiszámítható finanszírozását azzal, hogy egy sor menetdíjkezdvezmény nyújtását előírja számára, de azok ellenértékét csak részben téríti meg? Miért kaszálta el a Kormány az LMP által benyújtott alternatív fogyasztói árkiegészítési törvényjavaslatot már az Országgyűlés Gazdasági bizottságában, holott ez megnyugtató választ jelentett volna ezen problémára?

10) Miért képtelen a Kormány immár másfél éve benyújtani a személyszállítási törvényre vonatkozó javaslatát, amely kiszámítható keretet nyújtana a vasúti és buszos közlekedés együttműködésének, és a párhuzamosságok felszámolásával valódi, és a szolgáltatási színvonalat nem hogy csökkentő, de növelő megtakarításokhoz vezetne?

11) Miért engedte a Kormány, hogy a használatarányos teherforgalmi útdíj bevezetése a Kormányhoz közeli gazdasági holdudvarok viaskodása miatt már több mint egy éve megtorpanjon, és ezzel a vasúti közlekedés ne jusson kiszámítható finanszírozási forráshoz?

12) Valóban azért igyekezett a mostani kormánypárt leváltani az „elmúltnyolcév“ kormányait, hogy ugyanazt csinálja, mint azok, csak még intenzívebben? Hol olvasható a Fidesz 2010-es választási ígéreteiben, hogy a pazarló spórolásban és az esztelen rombolásban fog a leginkább versenyre kelni az MSZP-vel?

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2012. február 22.



János Benedek
LMP