

országgyűlési képviselő

Írásbeli választ igénylő kérdés

**Dr. Katona Béla úrnak
az Országgyűlés elnökének**

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

A Házszabály 91. § alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok feltenni Hónig Péter Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszterhez

Lehetséges-e a 11-es vasútvonalon a pályafenntartás országos megrendelői körbe történő besorolása?

címmel.

Tisztelt Miniszter Úr!

A 11-es számú (Veszprém – Győr) vasútvonal a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. hatályos törvény 1. sz. melléklete szerint az országos törzshálózat része, melynek fenntartása és fejlesztése az Állam feladata. A vasút Vinye-Veszprém szakasza 2007. júniusa óta ideiglenes műemléki védelem alatt áll, azt elbontani, megváltoztatni nem lehet, fenntartására, megóvására üzemszünet esetén is költeni kellene, nem is beszélve arról a pénzben ki nem fejezhető veszteségről, ami egy ilyen szépségű ipari műemlék használatból történő kizárása, leromlása miatt bekövetkezne. A vasútvonalon bonyolított személyforgalom részben hivatásforgalmi célú, részben turisztikai célú.

Az utasforgalom visszaesése az elmaradt fejlesztések (pályaállapot, állomási infrastruktúra, hiányzó megállóhelyek, előregedett járműállomány) miatt következett be.

A pálya rehabilitációja esetén a két megyeszékhely között akár 80 perces menetidő is biztosítható volna, ami egyértelműen a vasútra alapozott személyszállítás perspektíváját bizonyítja.

A vonal kikerülése az országos személyszállításból, és az országos pályafenntartásból, a személy- és az áruforgalom megszűnését jelentheti, miközben a regionális működtetés szervezeti és finanszírozási feltételei sem ismertek. A 2006-os vasúti szárnyvonalak megszüntetése idején a Veszprém és a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat, az érintett települések önkormányzatai, civil szervezeti összefogtak a vonal megmentéséért, azért, hogy ez az országosan egyedülálló természeti adottságú, műszaki-technikai látványosság, mint érték fennmaradjon.

A vonal sorsával kapcsolatban társadalmi, térségi egyeztetésre nem került sor, a jelenlegi információink szerint az egyeztetést a felülről létrehozott regionális megrendelő szerv döntése hivatott kiváltani.

A Közlekedési és Hírközlési Minisztérium napokban nyilvánosságra hozott 2009/2010. évi közszolgáltatási menetrendi koncepciójában a 2.2. Az integrált menetrend tervezés főbb prioritásai pontban a következő záró gondolat szerepel:

„A menetrendnek az állami ellátási felelősségi körbe tartozó, közszolgáltatási célú ... utazásokat kell szolgálnia, a turistaforgalom nem elsődleges közszolgáltatási feladat.”

Ez a vonal pedig nem kizárólagosan turisztikai célt szolgál, hanem a balatoni vonalokhoz hasonlóan hivatás- és áruforgalmat is ellát. A tömegáruk (Tarjánpuszta – üzemanyagok, Dudar/Zirc – bauxit,) közúton történő szállítása súlyos környezetterhelés növekedést, a települések belterületén az életminőség romlását, a 82-es főúton a balesetveszély növekedését okozná.

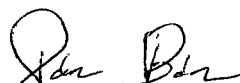
A személyszállítás, mint közszolgáltatás megszüntetése nyomán a térségben csökkenne a foglalkoztatás.

Tisztelt Miniszter Úr!

Lehetséges-e a 11-es vasútvonalon a pályafenntartás országos megrendelői körben tartása és jövőbeni nagyobb utasforgalom érdekében a vasúti vonal műszaki fejlesztése? Mindezek tükrében biztosítható-e a hivatásforgalmi szolgáltatás fenntartása?

Miniszter úr megtisztelő válaszát előre is köszönöm.

Budapest, 2009. október 6.



Pál Béla
MSZP