

Irományszám: 4/3929

Érkezett: 2011 AUG 30.



Farkas Gergely
ORSZÁGGYÜLÉSI
KÉPVISELŐ

Írásbeli kérdés

Dr. Kövér László úrnak,
az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

A Házszabály 91. § (1) bekezdése alapján kérdést kívánok benyújtani a nemzeti fejlesztési miniszterhez

“Hajlandó-e a kormány támogatni, hogy minden megyeszékhelyet el lehessen érni minőségi vasúti személyszállítási szolgáltatással (Intercity)?”

címmel.

A választ írásban várom.

Tisztelt Miniszter Úr!

Nógrád megyei országgyűlési képviselőként szívemen hordom e gyönyörű, de sok szempontból hátrányos helyzetű térség közösségi közlekedési hálózatának sorsát. Jelenleg Magyarországon három olyan megyeszékhely van, amelyet Budapestről nem lehet minőségi vasúti személyszállítással közvetlenül megközelíteni, Zalaegerszeg, Eger és Salgótarján. Nógrád megye székelye ráadásul a legsanyarúbb helyzetben van, hiszen egyetlen darab vasárnapi délutáni gyorsmotorvonat kivételével még közvetlen vasúti összeköttetése sincs a Fővárossal. A 2 óra 34 perces hivatalos eljutási idők versenyképtelenek a napi 15 pár autóbussz gyorsjáratokkal szemben, melyek 1 óra 40 perc alatt érnek a Stadionok autóbussz állomásra. Ismert előttünk, hogy Salgótarján, Eger, és Zalaegerszeg esetében az SZDSZ irányította közlekedési tárca tudatos döntése volt a vasúti közlekedés hátrányba hozása az autóbussz közlekedéssel szemben. Tudjuk azt is, hogy a kétes megalapozottságú szakmai indokok mellett közúti személyszállítással foglalkozó magáncégek (Volán alvállalkozók) helyzetbe hozása volt a cél az átszervezéssel. Ez a megoldás arra vezetett, hogy a Magyar Állam költségei a személyszállítási közszolgáltatás fenntartásában megnöttek, hiszen a magánvállalkozói autóbussz közlekedés is csak úgy nyereséges, hogy közszolgáltatás keretében működik, és állami árkiegészítésben részesül, miközben a párhuzamosan működő, és fenntartandó vasúti személyszállítás kihasználatlanabbá, így veszteségesebbé vált.

A MÁV-Start Zrt. látja el a hazai vasúti személyszállítás jelentős hányadát, statisztikák szerint az évi utaskilométer eléri a 9,7 milliárdot, így elmondhatjuk, hogy a vasúti lefedettség nemzetstratégiai fontosságú. Intercity vonatok napi átlagos száma 108 darab.

Az érvényes menetrendi eljutási időadatok alapján egyértelmű, hogy Salgótarján esetében is létre lehetne hozni egy a közúttal versenyképes intercity szolgáltatást Baja és Szekszárd példájából kiindulva Siemens Desiro típusú könnyű motorvonatokkal. Figyelemmel a Hatvan-Salgótarján egyvágányú vasútvonalon közlekedő regionális vonatok nagy számára, illetőleg Salgótarján város méretére, reálisan napi 3 IC vonatpárral, Hatvan és Pásztó közbenső megállással a valós igények jól kiszolgálhatóak lennének. Ha a vonattalálkozásoknál az IC-k a 81-es vasútvonalon előnyben részesülnének, azaz rendes időben történő közlekedésnél megállás nélkül áthaladhatnának a keresztezést biztosító állomásokon, úgy Salgótarján-Budapest-Keleti pályaudvar viszonylatban 1 óra 50 – 1 óra 55 perc közötti eljutási idő biztosítható lenne. Ez az eljutási idő – bár 10-15 perccel hosszabb az autópályán közlekedő autóbuszok menettartamánál, de a minőségi vasúti személyszállítás komfortfokozatát, szolgáltatási többlet lehetőségeit, valamint a Stadionok autóbusz állomás és a Keleti pályaudvar közötti metrókapcsolattal számított további 5-6 perces eljutási időt is tekintetbe véve abszolút versenyképes megoldás.

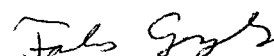
A jövő egyértelműen a kötőpályás közlekedésé. Országunk tranzit jellegének is jobban megfelelne az effajta közlekedés kiemelt támogatása, a benne élők életének kényelmesebbé tétele, főleg olyan kevésbé fejlett régióban, mint amilyen Nógrád megye.

Kérdezem Miniszter Urat, hogy hajlandó-e a kormány akár szabályozási, akár tulajdonosi hatáskörével élve intézkedni, hogy a Nógrád megyei székhelyére és onnan is utazhassanak az emberek Intercity-vel Budapestre?

Köszönöm megtisztelő válaszát!

Budapest, 2011. augusztus 24.

Üdvözlettel:



Farkas Gergely
Jobbik