

K/...



**ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ**

Országgyűlés Hivatala

Üzenetszám: 2/4446

Érkezett: 2011 OKT 05.

**Írásbeli kérdés**

Kövér László úrnak

az Országgyűlés elnökének

Helyben

*Tisztelt Elnök Úr!*

A Házszabály 91. §-a alapján írásbeli kérdést kívánok benyújtani Fellegi Tamás Nemzeti Fejlesztési Miniszterhez „Miért nincs elfogadható színvonalú, közvetlen vasúti összeköttetés Budapest-Salgótarján viszonylatban?” címmel.

**Tisztelt Miniszter Úr !**

Farkas Gergely, a JOBBIK képviselője 2011. augusztus 24-én K/3929 számon írásbeli kérdést intézett Önhöz a salgótarjáni IC összeköttetés megvalósíthatósága tárgyában, melyre Miniszter Úr 2011. szeptember 14-én kelt válaszlevelében lényegében elutasító választ adott.

Kérem, engedje meg, hogy vitatkozzunk a válaszlevelében foglalt egyes kitételekkel, illetőleg újabb kérdéseket tegyünk fel a Salgótarján Budapest közötti közösségi közlekedés jövőjével kapcsolatban.

Válaszlevele első oldalán az utolsó bekezdésben megerősíti a Gyurcsány-Kóka féle kormányzás időszakában naponta hangoztatott szakpolitikai álláspontot, hogy azért kellett egyes megyeszékhelyek fővárosi közösségi közlekedési eljutását autópályákon közlekedő autóbuszokra terelni, mert az az autópálya igénybevételevel korszerűbb, gyorsabb, valamint üzemeltetési és beruházási szempontból olcsóbb közösségi közlekedés kialakítását teszi lehetővé, mint a forráshiányos, leromlott infrastruktúrájú vasút.

**Kérdezzük, ennek a véleménynek hangoztatása hogyan egyeztethető össze azzal az Önök kormánya által hangoztatott, szakpolitikai alapelvnek nevezhető tézissel, hogy mindenütt, ahol ez lehetséges, mert az infrastruktúra adott, a 100 km feletti közösségi közlekedési utazásokat elsődlegesen vasúton kell lebonyolítani?**

**Kérdezzük, hogy az olcsóbb közúti üzemeltetés költségeiben hogyan veszik figyelembe az utak, és az autópálya fenntartási költségeit?**

**Miért gondolják azt, hogy egy 1 óra 40 perces menetidővel közlekedő, az utazás közben az utas járműben történő szabad mozgását kizáró, csomagjai nehézkes elhelyezését nyújtani tudó, nem alacsonypadlós autóbusz korszerűbb, és kényelmesebb közlekedési eszköz volna, mint egy Siemens-Desiro motorvonat?**

**Nem egyetértve, de nem vitatkozva azzal a megállapításával, hogy a vonat menetideje az általunk számított 1:50 – 1:55 óra helyett 1:59 órára adódna, nem értjük, ez a csekély időbeli különbség miért dönti el a kérdést az autóbusz javára. Miért gondolja azt, hogy a Stadionok autóbuszállomásig számított 1:40 órás menetidővel ez versenyképtelen volna, amikor a vonat a sokkal jobb BKV-s csatlakozási kapcsolatokkal rendelkező, és még a metró igénybevevő utasok esetében is a városközpont irányában 5 perccel beljebb lévő, mozgólépcsőkkel szerelt metróállomásnál található Keleti pályaudvarra érkezik?**

**A menetidőben feltárt csekély időbeli különbség mellett nem gondolja-e, hogy meg kellene vizsgálni e különbség csökkentésének lehetőségét és ennek költségvonzatait?**

Válaszlevele 2. oldalán a második bekezdés elején a következőket írja:

„A vasúti törzshálózat nagy részén bevezetett integrált ütemes menetrend a vasúti pályacapacitások optimális kihasználtságára, a csatlakozási rendszerek és a ráhordó-elosztó vonatok kialakítására helyezte a hangsúlyt.”

Az Ön által említett ráhordó-elosztó kapcsolatok nyilván eredményesek lehetnek a vasúti pályacapacitások optimális kihasználtságára, de az utasok érdekét, és a közpénzekkel való felelős gazdálkodást csak azokon a pontokon szolgálják, ahol ez a megoldás versenyképes szolgáltatást teremt. Nyilvánvaló, hogy műszakilag optimálisan lehet Budapest-Hatvan-Salgótarján viszonylatban „ráhordó-elosztó” kapcsolatot működtetni, de ez átszállásos rendszerben csak akkor volna képes elfogadható számú utast generálni, ha nem 2:34 óra volna a menetideje. A közvetlen összeköttetés iránti nagy lakossági igényt egyébként fényesen igazolja az egyetlen vasárnap esti közvetlen diákvonat, mely minimum két csatolt orosz motorkocsival közlekedik.

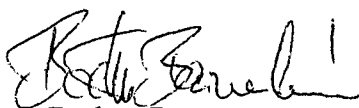
**A fentiek alapján kérdezzük Öntől, mennyivel volna nehezebb a Farkas Gergely képviselő által javasolt napi 3 IC vonatpár beállítása ebben a viszonylatban, mint az évtizedes távlatban gond nélkül Bz motorvonattal ! közlekedtetett Balassagyarmat-Budapest sebesvonati összeköttetés leközlekedtetése Aszód-Budapest viszonylatban szintén napi 2-3 vonatpárral?**

Sajnálattal olvastuk válaszlevele második oldalán, hogy a Minisztérium által tervezett, illetőleg folyamatban lévő fejlesztések kizárólag a Budapest-Zalaegerszeg összeköttetést érintik.

**Ennek ismeretében úgy tesszük fel a kérdést, milyen ráfordítással járna, és mennyi menetidő megtakarítást jelentene, ha a 81-es sz. vasútvonalon meglévő, az eredeti kiépítettséghez képest megjelent sebességkorlátozásra okot adó pályahibákat kijavítanák, és a motorvonatok az eredeti pályasebesség szerint közlekedhetnének? Miért nem lehet ezt a pályakorszerűsítési munkát a vonalra terhelt és a MÁV-Start zrt által megfizetett pályahasználati díjakból kigazdálkodva végrehajtani?**

A kérdésekre a választ a Házzsabály 90.§ (2) bekezdésében foglaltak szerint az Országgyűlés ülésén kívül írásban kérjük.

Budapest, 2010. október 5.



Bódecs Barna  
országgyűlési képviselő  
JOBBIK Magyarországért Mozgalom



Farkas Gergely  
országgyűlési képviselő  
JOBBIK Magyarországért Mozgalom