



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

DR. SESZTÁK MIKLÓS

miniszter

K/2887/1
2015 FEB 19

PKF/ 4632 -4 / 2015-NFM

**Sneider Tamás úr részére
országgyűlési képviselő**

Budapest
Széchenyi rkp. 19.
1358

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint hozzám intézett „**Tervezi-e a Kormány a vasúti mellékvonalak bezárását, milyen előzetes hatástanulmányokat végeztek ezzel kapcsolatban?**” című, K/2887. számú írásbeli kérdésére az alábbi tájékoztatást adom:

A kormány elkötelezett a közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a költséghatékony működés további erősítése mellett. Ezt az is bizonyítja, hogy az előző kormányok által bezárt 800 kilométer mellékvonalból 385 kilométeres szakaszon sikerült visszaállítani a forgalmat. Az elmúlt években egyebek mellett számos vasúti beruházás, a járműállomány megkezdett korszerűsítése, a korábban bezárt vasúti vonalszakaszok újrainyitása és a szervezeti struktúra ésszerűsítése is a vasút helyzetbe hozását szolgálta. 2010 óta több száz kilométernyi vasúti pálya és számos vasútállomás újult meg. A napokban állnak forgalomba az új, korszerű, klimatizált motorvonatok a budapesti elővárosi forgalomban és Nyugat-Magyarországon. A kormány a vasúti járműgyártás feléléstése érdekében stratégiai együttműködési megállapodást kötött, az első két magyar fejlesztésű InterCity kocsi már forgalomba állt.

A 2014-2020 közötti európai uniós költségvetési időszak egyik nagy nyertese a vasút lesz, a rendelkezésre álló közlekedésfejlesztési források akár mintegy háromnegyede is kötött pályás fejlesztésekben hasznosulhat. A tervezett nagyszabású pályarekonstrukciók és járműbeszerzések mellett a szűk keresztmetszetek kisebb költségű, de hasonlóképpen hatékony megszüntetése is további menetrendi fejlesztéseket tesz majd lehetővé a még vonzóbb szolgáltatási kínálat megteremtése érdekében.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az utasok számára minél inkább megfelelő kínálat kialakítása érdekében figyelemmel kíséri az utazási igények és szokások alakulását, és a menetrendek folyamatos felülvizsgálatát várja el a vasúttársaságtól is. A MÁV-START Zrt. kötelessége nyomon követni a szolgáltatás minőségét, a költséghatékonyság és a lakosság igényeinek szem előtt tartásával. A rendszeres áttekintés a kapacitáshiányos vonatok, vonalak szolgáltatásának kiegészítésére és a kihasználatlan járatok közlekedtetésének értékelésére egyformán kiterjed.

A kormányzat a vasúti közlekedés ügyét elsősorban nem vállalati gazdaságossági, hanem társadalmi kérdésként kezeli. A kormány a korábbi gyakorlattal szemben nem készül mellékvonal-bezárásokra, így ezen a területen nem készülnek háttér tanulmányok, hatásvizsgálatok sem.

Az első Orbán-kormány által előkészített első vasúti menetrend az 1999-es volt, az utolsó pedig a 2002-es. Ezek esetében a vasút menetrendi kínálata egyformán 70 millió vonatkilométer volt, miközben az utasforgalom 155-ről 161 millió főre növekedett. Ebben az időszakban valósult meg az – évtizedek óta az első – újonnan épült, Szlovéniába vezető vasútvonal átadása is. Az első Orbán-kormány idején tehát nem történt teljesítménycsökkentés a MÁV hálózatán. A Volán társaságok teljesítménye pedig évek óta – kis mértékben – csökken, miközben a vasúté dinamikusan növekszik.

A menetrendek megrendelője a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Közlekedéstudományi Intézet a szakmai háttérmunkát és a társadalmi egyeztetést végzi. A menetrendek tekintetében a kormány célja az érintettek bevonásával a kínálat fejlesztése és a hatékonyság javítása.

Kérem, hogy válaszomat szíveskedjen elfogadni.

Budapest, 2015. február „ 10 .”

Üdvözlettel:



Dr. Seszták Miklós