

NEMZETI FEJLESZTESI  
MINISZTERIUM

DR. FONAGY JÁNOS

PKF / 17896 – 3 / 2017-NFM

**Ander Balázs úr részére  
országgyűlési képviselő**

Országgyűlés Hivatala

Irányszám: 2 / 17896 / 1

Értkezett: 2017 NOV 03

Budapest  
Széchenyi rkp. 19.  
1358

**Tisztelt Képviselő Úr!**

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint Dr. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszterhez intézett „**Mit kívánnak végre tenni az alföldi vasútvonalak mentén élőkért?**” című, K/17896. számú írásbeli kérdésére a hivatkozott törvény 42. § (2) bekezdése alapján a következő választ adom:

Magyarország vasútbarát kormányának elvi alapvetése, hogy a vasút fontos társadalompolitikai tényező, amely a mobilitási igények első számú kiszolgálójaként erősíti a vidék lakosságmegtartó képességét.

A szocialista kormányok a nemzeti vasútvállalat vagyonának kiárusítása ellenére is 300 milliárd forint adósságállományt halmoztak fel. Ezzel szemben a 2010 utáni időszakban a MÁV-csoport adósságállományát 64 milliárd forintra szorítottuk vissza, és 2017 végéig várhatóan újabb tízmilliárddal csökkentjük. Ezért arra kérem Önt, hogy a magyar vasút eredményeit, amiben a vasutasok munkája és a kormány támogatása is benne van, ismerje el, és kérdéseivel ne a pártja mögött álló magánérdekeknek akarjon megfelelni.

A korábbi években az Eger – Füzesabony és Füzesabony – Debrecen viszonylatok összevonása az átszállásmentes közlekedés megteremtése érdekében, a Füzesabony – Debrecen és Debrecen – Mátészalka viszonylatok összevonása a hatékonyabb járműgazdálkodás céljából történt. Az átutazó utasok száma csekély volt. Füzesabony és Eger között a villamosított vasútvonalon dízel vontatású vonatok közlekedtek, amelyek üzemeltetési többletköltséget és magasabb környezeti terhelést eredményeztek.

A 108-as és 110-es számú vonalak középtávú fejlesztését indokoltnak tartjuk, azonban ezt komplexen, az egész térséget figyelembe véve, az autóbusz-közlekedéssel együttesen szükséges végrehajtani.

A 103-as számú Tiszafüred – Karcag vasútvonal menetrendjét a Kelet-Magyarországot érintő vasúti fejlesztések 2020-2021 körül várható befejezéséhez kapcsolódóan (Budapest – Hatvan és Püspökladány – Debrecen korszerűsítés, ETCS 2 vonatbefolyásoló berendezés telepítés), a végleges fővonal meneti struktúra kialakítása után célszerű felülvizsgálni.

A 117-es számú vasútvonal Ohat-Pusztakócs – Tiszalök szakaszának utasforgalma a vasútforgalom leállítása előtt kritikusan alacsony volt. Közlekedésszakmai szempontból az autóbusz-közlekedés kedvezőbben tudja kiszolgálni a térséget, ugyanis távolabb fekvő községeket (pl. Tiszadob, Tiszagyulaháza) is elér.

A 106-os és 107-es számú vasútvonalak által feltárt területek infrastrukturális adottságai igen eltérőek, így azok között nem lehet párhuzamot vonni.

A 107-es számú Debrecen – Létavértes vasútvonal a személyszállítás szüneteltetése előtt rendkívül alacsony kihasználtsággal üzemelt. Az autóbuszos szolgáltatás gyorsaság, gyakoriság és a települések feltárása szempontjából azóta is kedvezőbb lehetőségeket kínál az utasok számára.

A 103-as és 108-as vasútvonalon a közlekedésbiztonság növelése céljából az útátjárókban félsorompós kiegészítések, led optikák kialakításának tervezése folyamatban van. Ezen felül a 108-as vonalon ellenmenet kizáró berendezést építünk ki Debrecen – Tocóvölgy viszonylatban.

Kérem, hogy válaszómat szíveskedjen elfogadni.

Budapest, 2017. november „ 3 . ”

Üdvözlettel:

