

**Bödecs Barna**  
**országgyűlési képviselő**

Országgyűlési határozatok  
Tájékoztatószám: 2 / 4762  
Érkezett: 2011 OKT 24.

### Írásbeli kérdés

**Kövér László úrnak**  
az Országgyűlés elnökének

Helyben

*Tisztelt Elnök Úr!*

A Hárszabály 91. §-a alapján írásbeli kérdést kívánok benyújtani a Külügyminisztériumot irányító miniszterhez, mint a tárgyban illetékes minisztérium vezetőjéhez

**„Szlovákia tényleg mindent megengedhet magának a határon átnyúló vasúti infrastruktúra és közlekedési kapcsolatok felszámolásában?”**

címmel.

A kérdésre írásban várom a választ.

**Tisztelt Miniszter Úr!**

Szlovákia 2011. szeptember 30-án - a személyszállítási tevékenység 2011. május 31-i leállítását követően - végleg bezárta a Fülek-Somoskőújfalu országhatár vasúti fővonalat, így a nemzetközi vasúti áruszállítás lehetősége is megszűnt Losonc-Hatvan útvonalon. A MÁV Hatvan-Somoskőújfalu vasúti fővonala ezáltal semmibe futó zsákvonallá, mellékvonallá vált. Az intézkedés tovább növeli a Magyarországra zúduló kamionforgalmat. Szlovákia a vasúti áruforgalmat Lengyelország irányába is bezárta, így a Lengyelországból érkező áruszállítás kizárólag közúton történhet a keleti régióban. A kialakult helyzetre jellemző, hogy például a Szeged városa által megrendelt új lengyel villamosok első példánya is közúti szállítással érkezett Magyarországra. A Szlovák Köztársaság a személyforgalom módszeres felszámolásával pedig a határon átnyúló gazdasági, és személyes kapcsolatokat kívánja ellehetetleníteni, ha már a schengeni csatlakozás miatt a személyek szabad mozgását más eszközökkel nem korlátozhatja.

A szlovák közlekedési kormányzat egyébként évek óta szisztematikusan építi le a Magyarország és Szlovákia közötti vasúti személy- és áruszállítási kapcsolatokat. Teszi mindezt akkor, amikor a két országban élő magyarság egymás közötti kapcsolatainak kiépítése a Schengeni Egyezmény nyújtotta előnyöket kihasználva pont ennek ellenkezőjét, az interregionális kapcsolatok, a két ország közötti közösségi közlekedés kibővítését indokolná.

A Rajka-Oroszvár közötti személyvonati határátmenet már évekkel ezelőtt megszűnt, hiányát a helyiek, és a Pozsonyból Rajkára, Bezenyére költözött szlovák állampolgárok számára Pozsonyból kijáró szlovák helyközi autóbusz járat pótolja. Elképesztő, és egyben botránysos, hogy az észak-dunántúli térségből, különösen a 130 ezres Győrből és annak vonzáskörzetéből elfogadható szintű vasúti összeköttetés Pozsonyba kizárólag Ausztrián keresztül Parndorf (Pándorfalu) vagy Bruck a.d. Leitha (Királyhida) átszállással lehetséges. Történik ez akkor, amikor Bécs és Pozsony között óránkénti összeköttetés működik.

Évek óta szünetel a vasúti személyszállítás Komárom-Révkomárom, illetőleg Sátoraljaújhely-Kisújhely (Slovenske Nove Mesto) közötti határátmenetben is.

A magyar kormány 2010-es hivatalba lépésekor felvállalta, hogy a szüneteltetett vasútvonalak újraindításakor, valamint más mellékvonalak rehabilitációjánál kiemelten kezeli a határmenti, interregionális kapcsolatok kiépítését. Ehhez képest nemhogy a lakosság, civil szervezetek, és a határmenti önkormányzatok által hosszú ideje szorgalmazott új határátmenetek nem nyíltak meg (Drégelypalánk-Ipolyság, Ipolytarnóc-Losonc), hanem szlovák egyoldalú intézkedések következtében 2011-ben sorra szűntek meg a határátmeneti közlekedési kapcsolatok. 2011. május 30-án megszűnt a személyforgalom Bánréve-Lénártfalva, Somoskőújfalu-Fülek között, és Szlovákia felmondta a Budapestről kijáró elővárosi személyvonatok átjárását Párkány városba is. Így a Szob-Párkány határátmeneten csak az emelt szintű szolgáltatást nyújtó távolsági nemzetközi gyorsvonatok maradtak meg, melyek a helyi közlekedési igények kiszolgálására korlátozottan alkalmasak. Az igazi pofon azonban szeptember végén érkezett, amikor a Losonc-Fülek-Somoskőújfalu országhatár vasútvonalon az áruforgalom is megszűnt.

A Balassagyarmat-Ipolytarnóc-Losonc vasútvonalon személyszállítás nincs, de a szlovák vasút rendszeres áruforgalmat bonyolít Nógrádszakál országhatár-Ipolytarnóc országhatár vonalszakaszon. Ismeretem szerint a szlovák fél mind a mai napig valamely kétoldalú egyezmény, avagy akár az 1947-es Párizsi Békeszerződés rendelkezései alapján a vonal használatáért csak olyan karbantartási térítési díjat fizet, amelynek mértéke egyrészt töredéke a magyar pályahasználati díjnak, másrészt alkalmatlan arra, hogy a vasútvonal tényleges fenntartási költségeit fedezze. A nehéz tehervonati forgalom következtében a Nógrádszakál-Ipolytarnóc vonalszakasz pályaállapota olyannyira leromlott, hogy a személyvonatok immár csupán 20 km/óra sebességgel közlekedhetnek.

**Kérdezem Miniszter Urat, mit tesz a Külügyi Kormányzat annak érdekében, hogy a magyar fél érvényesíteni tudja érdekeit a magyar-szlovák határ átjárhatóságának biztosítására, az itt folyó közösségi közlekedés, és ezen belül a vasúti közlekedés megerősítésére?**

**Kérdezem Miniszter Urat, hogy a szlovák kormány egyoldalú intézkedésével, amellyel fölszámolta a Losonc-Fülek-Somoskőújfalu országhatár közötti vasútvonalat, megsértette-e az 1947-es Párizsi Békeszerződést, és ha igen, úgy tett-e, tesz-e a magyar kormánylépéseket annak érdekében, hogy Szlovákia jogsértő magatartását szüntesse be?**

**Kérdezem, hogy a Losonc-Fülek-Somoskőújfalu országhatár vasútvonal bezárása milyen vasúti áruforgalmi teljesítmény kiesést okozott, ez és ezen áruforgalom közútra terelése milyen gazdasági kárt okoz Magyarországnak? Tesznek-e lépéseket a szlovák partner felé ezen károk megtérítése érdekében?**

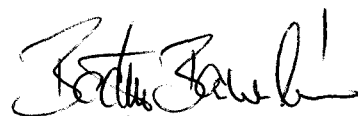
**Kérdezem Miniszter Urat, hogy tesznek-e lépéseket annak érdekében, hogy a szlovák fél a Nógrádszakál országhatár-Ipolytarnóc országhatár vasútvonal használatáért a valós pályahasználati díjakat megfizesse, és a vasútvonal rekonstrukciójára források teremthetők?**

**Tesznek-e lépéseket annak érdekében, hogy a bezárt Losonc-Fülek-Somoskőújfalu országhatár vasútvonal helyett, annak kiváltására a Balassagyarmat-Ipolytarnóc-Losonc vasútvonalon az áru, és a személyfoglalom felvételre kerüljön?**

**Kérdezem Miniszter Urat, mit kívánnak tenni a többi szünetelő határátmenet, különösen a Rajka-Oroszvár közötti összeköttetés, a Párkány-Budapest közötti elővárosi összeköttetés, a Dunaszerdahely/Érsekújvár-Révkomárom-Komárom-Székesfehérvár közötti interregionális összeköttetés személyszállításának újrafelvétele, illetőleg az Észak-déli vasúti áruszállítási kapcsolatok (Nyitra-Komárom-Székesfehérvár, illetőleg Losonc-Hatvan vagy Losonc-Balassagyarmat-Aszód) megerősítése érdekében?**

Budapest, 2011. október 24.

Tisztelettel:



Bárdos Barna

országgyűlési képviselő

JOBBIK Magyarországért Mozgalom