

Összefoglaló

A Magyar Közlekedési Klub, *Határon átnyúló virágzó EU-régiókat!*

Vasútfejlesztés a határon túliakkal együtt című konferenciájáról, a térségi vasutakért

2008. június 24. du. Apáczai Kiadó Konferencia terme

A konferenciának aktualitást adott a fenti című NCA projekt, és az a kölcsönös erőfeszítés sorozat, amely a térségi vasutak, térségi közlekedési rendszerek megalapozása körül folyik az elmúlt években. A szervezők ennek megfelelően állították össze a programot, hívták meg a résztvevőket – döntéshozók, tárca képviselők, térségek képviselői, polgármesterek, üzemeltetők, civilek, és szakértők -.

A bevezetőben **Mészáros Péter** tekintette át az elmúlt két év fejleményeit, eseményeit. Ennek főbb elemei, a mellékvonalak bezárási, szüneteltetési programjai, azok háttérösszetevői, a tavalyi felsőházi konferencia és annak térségi vonzatai, folytatásai, a német példa elemei, lehetőségek, tanulságok számunkra, GKM egyeztetések és lépések térségi vasutak témakörben, feladatok, követelmények, a térségi vasúti szervezetek, mintamodellek, további lehetőségek, pl. az Ipoly völgyében, más határ menti övezetekben, kisebb nagyobb beavatkozásokkal.

A továbbiakban **Molnár Katalin az Ipoly-hidak Újjáépítéséért Polgári Társulás** képviselője szólt. Az Ipoly völgy térségét a XIX. század végétől jelentős pezsgés jellemezte, a vasútvonalak fejlődésével. Ez a trianoni döntés után visszaesett, bár 1948-ban szénbánya nyílt, ami biztosította egy időre a vasútvonal igénybevételét, s szerződéses alapon ma is működik a magyar vonal szlovák igénybevétele, de a személyforgalom '92 után megszűnt, '63-ban a drégelypalánki összekötést is felszedték. A vonal ma is meglehetősen rossz állapotban van, a 2006-os árvíz is alámosta a pályát. Kitért a régiónak háttérrel adó Besztercebánya megye potenciáljára, 665 ezer lakos, 514 település, 24 város. Az Ipoly Unió erőfeszítéseit is kiemelte, amely különböző akciók, kampányok, projektek keretében nyilvánul meg. Jelentős elem, hogy a térségben Losonc dinamikus fejlődik, ipari park, termálfürdő, reptér.

Szabó Tibor Ipolytarnóc polgármestere is az elmúlt időszak erőfeszítéseit, harcait emelte ki. Legutóbb március 13.-án, Szerencsen volt Észak-Magyarországi regionális egyeztetés a GKM szervezésében, a korábban jelzett pályáztatás azonban nem indult el a térségi vasutakra. A vonalra december közepéig kaptak haladékot, de 2009-re jelenleg nincs megrendelve a szolgáltatás. Furcsaságok a vonalon, a szlovák Cargo „illegális” vonatjai, a magánfuvarozók bejelentkezése, a pályahasználati díjjal kapcsolatos júniusi egyeztetések.

Serfőző András az Észak-magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal főtanácsosa jelezte, hogy helyben jó a határ menti kapcsolat az érintettek között, jobb mint felső szinten. Rajtunk múlik, hogy milyen nyomot, örökséget hagyunk utódainknak. A turisztikai együttműködés átkelési lehetőségeket igényel, folynak is a kishíd-avatások, melyek ráhordó szereppel bírnak. A helyi cégek logisztikai oldala sokban a változások kezdeményezője.

Rajnai Gábor a Miniszterelnöki Hivatal osztályvezetője beszélt a határon átnyúló regionális fejlesztések EU támogatási vonzatairól. A határig gondolkodó fejlesztéseket felváltja a táguló terekben történő gondolkodás, régiók, kitörési pontok alakulnak ki, ezt segíti a közös régiófejlesztés. A szomszédban sem decentralizálódtak kellően még a folyamatok, a megye kiürül, addig a régió biztosítja a határtalanságot – fejlesztési tervek összehangolása,

közös projekttervezés -. Példaként bemutatta a szlovák és a román közúthálózat fejlesztési programját, a hálós szerkezet felé való haladást, - pl. Pöstyénpuszta – Pető híd. -. Utalt a Nemzeti Fejlesztési tervek kereteiben e célokra, térségekre fordítható jelentős keretekre, nálunk 22 Mrd. EUR, a szomszédos országokban összesen 60 Mrd – KÖZOP, K+F tevékenység, környezet és természetvédelem, munkaerőpiac – egyfajta kis Marshall tervként működhetnek ezek. Ezen belül a regionalitás lehetőségeire nálunk 6,6 Mrd, a szomszédoknál 8-10 Mrd EUR fordítható. Bemutatta az Európai Területi Együttműködés program területeit, melyek e térségben is számottevő forrásokat biztosítanak, kitért ennek szlovák határ menti prioritásaira, intézkedéseire - határátmenetek, közlekedés fejlesztése - önkormányzatok, civil szervezetek, helyi szinergia, kis léptékű projektek -. Utalt a KÖZOP-ban szereplő vasúti fejlesztésekre, 4,3 Mrd EUR 2007-13. Kérdés a határok irányában mutató szárnyvonalak helyzete, átjárás, összekötés igénye. Pl. Szatmárnémeti térsége, ahol lényegében már munkaerőhiány van. Utalt a Drégelypalánk-Ipolyság, és az Ipolytarnóc-Kalonda kapcsolat igényeiről is. Szólt a Trieszt-Rijeka-Constanca vasútvonal vonzatairól. Az ERFA keret több mint a felét környezetbarát módokra kell felhasználni, és ebből a KA forrásnak csak ¼-e fordítható gyorsforgalmi utakra. Jelentős ugyanakkor a szerepe a vasút fejlesztéseket megalapozó elemzéseknek, hatástanulmányoknak, helyi térségi kezdeményezések támogatásának, a valós térségi programok alakulásának, a „varratmentes” Európa alakításának, a térségi projekt menedzsment kapacitás kiépülésének.

A MÁV Start részéről Tömpe István üzleti vezérigazgató-helyettes a határon túli személyszállítás lehetőségeiről beszélt előadásában. Bemutatta a 2007-es nemzetközi utasforgalmi adatokat az egyes szomszéd relációkban, majd helyzetelemzést végzett, SWOT analízis, a nagy infrastruktúrák kezelése dilemmáival, annak politikai kultúrára, államigazgatásra kiterjedő vonzataival. Szólt a határ menti forgalom marketing összefüggéseiről, a regionális vasúti elvárások alakulásáról és a kapcsolódó fejlesztési forrásokról – határokon átnyúló operatív programok, tőkebefektetések -. A vasút ill. a MÁV helyzetét illetően a helyzet változatlan, újra és újra meg kell menteni, pénzt kell adni, miközben távolodunk, nem Európától, de önmagunktól. Vállalati és szervezeti reform szükséges, nem műszaki és eszköz reform, az érdekelti és finanszírozói kör, a helyi erők megszólítása, ugyanakkor a megrendelő tisztázza mit vár el, és fizessen a szolgáltatásért – szolgáltatási szerződés-. Közszolgáltatás: 5-15 éves szerződések, példa Hollandia, Franciaország, Olaszország, Svédország stb., ahol az utasra fizetnek. Kitért az EURégiós minőségi szolgáltatási példákra – rugalmas árpolitika, ütemes menetrend, minőségi járműpark összetevőkkel -.

Nógrádi László Lenti polgármestere, országgyűlési képviselő, korábbi közlekedési miniszter hozzászólásában említette a régiók közlekedési problémáit, a rendező elv, a Budapest centrikus sugaras szerkezetből eredően az észak-déli közlekedési kapcsolatok hiányát - Győr Sopron – Vas, Zala között -. Utalt a kamionforgalom terheire, - Rédics t millió jármű / év -. A 2008. június 5-i magyar-szlovén közlekedési miniszteri találkozón felvetették a Rédics-Lendva vasút megépítését, mint lehetőséget.

Simon Dezső a Vasutasok Szakszervezete részéről szólt. Utalt a mellékvonalak munkahely megtartó szerepére, ugyanakkor a 2003 óta igényelt átfogó koncepció hiányára - közlekedési rendszer, mekkora, és milyen vasút legyen ezen belül – versenyképes MÁV, azonban a létszámcsökkentés színvonalromlást is hozott -. A megrendelés mellett hiányzik az arányos fizetés, pl. közszolgáltatások hulladékiszállítás és kezelés, szennyvíztisztítás, ennek hiánya vezet a káoszhoz.

Hajtman Ágnes a Levegő Munkacsoport a tudatformálás, a figyelemfelhívás jelentőségére utalt, az idei Európai Mobilitási Héten, szeptember 16-22-e között vasúti mellékvonalakra is kellene irányítani a figyelmet, pl. a hét egyik napját *Kötőtpályás közlekedés* napjává lehetne nyilvánítani. Somodi Mária elmondta, hogy a Mobilitási Héthez

kapcsolódóan a Magyar Közlekedési Klub a Tisza-tó térségében *Vasúton bejárók napját* szervez helyi önkormányzatokkal közösen.

Rajnai Gábor kitért még a vitában a Fenntartható Fejlődési Stratégia szerepére a közlekedési szférában – preferenciák, kötőtpálya, határ menti együttműködés, területfejlesztési aspektusok -. Az önkormányzatok és a térségi vasutak jogi helyzete tisztázása.

Perger Imre – MKK -felhívta a figyelmet arra, hogy nem szabad elszigetelten vasútról beszélni, hanem a térségi közlekedési rendszerről és az azt működtető közlekedési szövetségekről és összekapcsolódó feladataikról. A pálya és az üzemeltetés terén a megrendelő és a finanszírozó szerepének tisztázására, esetünkben a vasút, a VOLÁN és a helyi falubusz járatok összehangolására van szükség.

A vitában még Feld István Márton a Pápa Csorna vonal szüneteltetése körüli anomáliákra hívta fel a figyelmet, kiemelve, hogy a 95%-ban kitűnő állapotban lévő vonal is megsemmisülhet a személyszállítás szüneteltetése miatt, és hogy a személyszállítás megszüntetésekor ígért többletszolgáltatásokból gyakorlatilag semmi sem maradt meg, az utasok lényegesen drágábban és hosszabb ideig utaznak, nincs csatlakozási rendszer sem.

Bujdosó Antal Komádiból a 127-es vonal (Vésztő-Körösnagyharsány) gondjairól szólt, és elemezte a körülményes, elfogadhatatlan színvonalú vasúti utazását.

Csizmazia Tamás (Debrecen) a nagyvárad régió központ erősödő szerepére utalt, Nyíregyháza, Debrecen és Nagyvárad egy egyenesen fekszik, ennek lehetőségeivel is élni kellene. Kijelentette csatlakozási szándékát az autómentes nap rendezvényeihez.

Bödecs Barna a Győr-Bakonyszentlászló-Veszprém vonal térségi lehetőségeiről, a kapcsolódó menetrendi, és integrációs erőfeszítésekről beszélt.

Perger Imre felhívta a résztvevők figyelmét a Budapest-Margit híd-Kaszásdűlő között közlekedő esztergomi vonatokra, mint az interoperabilitás igazi, gyakorlati megvalósulására.

Számos más érdeklődő írásos hozzászólást juttatott el. A **Vasutas Települések Szövetsége** elnöke, Csanádi István mezőhegyesi polgármester küldött el egy részletes állásfoglalást ill. javaslatot a térségi, határ menti közlekedési rendszerek problémái, lehetőségei körében. Egy osztrák fuvarozó-vállalkozó Csengeren és Nagylakon keresztül szállítana vasúton Szatmárnémetibe, illetve Aradra, ha helyreállítanák az összeköttetést. A Vasúti Hatóság részéről a nemzetközi fővonalakból kikerülő felépítményi anyagok hasznosítását említették a mellékvonalak egyszerűsített felújításához. Az Országos Kerékpárút Hálózatért Alapítvány pedig a vasút és a kerékpár összekapcsolására hívta fel figyelmet.

Az Állásfoglaláshoz több korrekciós észrevétel érkezett, melyek beépültével alakult ki a csatolt változat.

Dr. Mészáros Péter

elnök