

Ikt.sz:

**Tárgy: észrevétel a 87B/ Szilvásvár- Putnok/ vasúti
szárnyvonal megszüntetési javaslatához.**

Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium

Hónig Péter Miniszter Úr részére

Budapest

Pf.: 1

1440

Tisztelt Miniszter Úr!

Meglepetéssel és értetlenséggel fogadtuk a minisztérium honlapján közzétett jövő évi menetrendet, amelyből kitűnik, hogy a 87/b vonalon a tárca szüneteltetni kívánja 2009 év végétől a személyszállítást.

Észak-Magyarország bizonyítottan legszebb vonalvezetésű szárnyvonalának bezárásával nem értünk egyet! Kérjük Miniszter Urat, hogy a mellékelt anyag áttanulmányozása után vizsgálja felül a Minisztérium bezárásra vonatkozó szándékát.

2009. november 04.

Üdvözlettel:

Csógér Bálint
Nagyvisnyó Polgármestere

Tamás Barnabás
Putnok Polgármestere

Varga Béla
Nekézseny Polgármestere

Mustos Tibor
Csokvaomány Polgármestere

Zupkó Andrásné
Királd Polgármestere

Szaniszló László
Szilvásvár Polgármestere

Bakos Péter
Sáta Polgármestere

Melléklet a 2009. október 26. kelt „észrevétel a 87B/ Szilvásvár- Putnok/ vasúti szárnyvonal megszüntetési javaslatához.” Tárgyban született levélhez.

A 87b / Szilvásvár – Putnok / szárnyvonal megtartása érdekében felsorakoztatott érveink:

Tisztelt Miniszter Úr meglepetésnek, és az értetlenségnek két apropója van

I.

2006.november 29.-én Miskolcon a Polgármesteri Hivatalban megtartott egyeztetésen egyértelművé vált, hogy a 87b jelű Szilvásvár - Putnok vasúti szakasz tervezet megszünése esetén sérül a térségben élők utazáshoz való joga, mivel ez a szakasz azon ritka vonalszakaszok közé tartozik amelyek mellett nem, fut párhuzamosan közút. A volán vállalatok jelezték, hogy a vasút által összekötött településeket csak nagy anyagi ráfordítások árán tudják az utazási „közszolgáltatást” ugyanabban a formában biztosítani.

Ezen egyeztetés után az a vélemény rajzolódott ki bennünk, hogy a GKM szakemberei figyelembe vették az általunk elmondottakat, s az említett vonalszakasz tekintetében érveinket megfontolva nem szüntetik meg a 87b szakaszon a személyforgalmat.

Bizakodásunk nem volt alaptalan mivel 2007. márciusában a 14 szüneteltetésre ítélt szárnyvonalban/mellékvonalban a 87b nem volt benne.

II.

2007. október 16.-án Királdon megtartott Vasúti mellékvonal „egyeztetésen” közölték velünk, hogy a 87b vonalszakasz tekintetében 2008. évre a GKM nem rendeli meg a menetrendet a MÁV-STARTÓL.

Mivel ész érveket tudtunk felsorakoztatni a vonal működése tekintetében ezért végül a miniszter megrendelte a közszolgáltatást a fent nevezett szárnyvonalon.

Mind a két egyeztetésről hangfelvétel készült amelyeket munkatársaitól kikérhet, mivel ők végezték a felvételek elkészítését.

Tisztelt Miniszter Úr következő érveket sorakoztatjuk fel a 87b megmaradása érdekében:

1. a 87b vonalszakasz Nagyvisnyó és Putnok közötti része mellett nem fut párhuzamosan közút, tehát a volán vállalatokkal tervezett kiváltása egyszerűen lehetetlen.
2. a 87.-es vonalszakasz talán Magyarország legszebb vonalvezetésű vasútvonalainak egyike. A vasút gyönyörű tájakon megy keresztül alagutakkal, viaduktokkal a nyomvonalán. Nem elhanyagolható, hogy Észak-Magyarország egyik turisztikai központja is keresztülmege a nyomvonala. / Szilvásvár/
3. A szüneteltetés mellett az irodavezető által felhozott érvek között szerepelt a gazdaságosság. Az egyeztetésen elhangzott, hogy ha a vasúti szállítás tekintetében a pályafenntartási munkálatok költségeit nem számoljuk bele a költségekbe akkor egészen másképp alakulnak a gazdaságossági mutatók. / a közút fenntartás sincs beleszámolva a volán vállalatok költségeibe/ Továbbá az utaslétszám számolásnál a turistaforgalmat nem számolják / Ez érthetetlen/
4. A térségben található a Belpátfalvi Ipari Park amelynek vonzerő leltárában a jól karbantartott iparvágányok is szerepelnek. Ha Putnok felé megszűnik a kapcsolat ez az indulóban lévő ipari park vonzerejére jelentős negatív hatást gyakorol.
5. A királdi bánya bezárása után hátramaradt barnamezős beruházásra is alkalmas területek a befektetők számára elérhetetlenné válna.
6. Tudomásunk szerint a Szlovák Köztársaság vasúti vonalainak fejlesztésén dolgozik. Több hajdan volt /1920 előtti / jelenleg csak a határig érő vonalszakaszt kívánnak összekapcsolni. Ezeket a vonalszakaszokat az egri és a belpátfalvi ipari park befektetői leggyorsabban a 87/b vonalszakaszon tudnák elérni.
7. Felháborítóan tartjuk, hogy az EU.-s források felhasználásával a turisztikai attrakció fejlesztés keretében akár 500M. Ft.-ot is el lehet költeni kisvasút építésre, de Észak-Magyarország legszebb vasútvonalára még egy millió Ft-ot sem szánnak.
8. Elkezdődhetne az uniós forrásból a vonalszakasz felújítása. Ezáltal hosszú távra tudnánk biztosítani munkahelyet az alacsony képzettségű személyeknek is.
9. Felajánlottuk, hogy a GKM vizsgálja meg, hogy a turisztikai idényben több vonatpárt közlekedtesen, viszont elfogadjuk, hogy a turisztikai holt idényben a jelenleginél kevesebb vonatpár közlekedjen.
10. Nem elhanyagolható, hogy a térségben nagy mértékű a szegénység. Mivel nincs minden családban gépjármű / a forgalmi rendszám nélküli Trabantokat nem számoljuk ide / a vonat marad egyedüli közlekedési eszközként amellyel a szomszédos településen élő családtagjaikat meg tudják látogatni.
11. Nem hanyagolható el, hogy a vonal most ünnepelte a 100 évfordulóját, jelentős ipartörténet értéket képvisel.

Az a félelmünk, hogy a szüneteltetés beköszöntét követően a vasúti pálya elemeit széthordják az erre szakosodott bűnözői csoportok, s ha később a Minisztérium ráébred, hogy tévedett a vonalszakasszal kapcsolatban azt már nem tudja újra a vasúti közlekedésnek visszaadni. / Számptalan példát tudunk felhozni a már szüneteltetett vonalszakaszok tekintetében/

Aggályainkat növeli az, hogy a jelentős anyagi gondokkal küzdő Borsod Volán Zrt. és az Agria Volán Zrt. képes lesz e ellátni az utazási közszolgáltatást ezen a vonalon, mivel párhuzamos vezetésű útszakasz nincs kiépítve. A már szüneteltetett szárnyvonalaknál megfigyelhető, hogy a vonatok helyet indított buszjáratokat a későbbiekben megszüntették, így ellehetetlenítették az ott élők életét.

Továbbá pár apróbb dologra hívnánk fel a figyelmet ami a 87 sz.-ú mellékvonal kihasználtságát növelné:

- A pályaszakasz utoljára 35 éve lett felújítva a vonat 10,20,40 km/h sebességgel közlekedik. A pálya felújítása által a menetidő a felére csökkenne ez által vonzóvá válna az utazó közönség számára.
- Menetrendi változtatási javaslataik által szintén növelhető lenne az állandó utaslétszám:

= évekkel ezelőtt kettébontották a vonalat, aki végig akar menni, annak Szilvásváradon át kell szállni. Jól tudható, hogy az átszállási lehetőségek növelése utas riasztó tényező. Jól tudjuk, hogy a Putnok-Szilvásvárad közötti részen kevesebb az utas, mint a Szilvásvárad-Eger közötti részen, azonban ez a probléma megoldható lenne úgy, hogy a Putnokról érkező egy kocsit Szilvásváradon hozzacsatolnák a többi háromhoz, és így menne tovább Egerig. Visszafelé Szilvásváradon lecsatolhatnák az egy kocsit, ami továbbmenne Putnokig. Ez jóval utasbarátabb intézkedés volna, másrészt ennek semmi akadálya nincs, hiszen Szilvásváradon van négy használható vágány, amelyek egymásba futnak, tehát a csatolás könnyen megoldható lenne.

= A menetrendben a csatlakozások nem mindig megfelelők. Úgy tudjuk, ennek az az indoka, hogy Putnokon elsősorban Ózd felé kell biztosítani a csatlakozást, hiszen annak az intézményeibe tartanak a lakosok. Ez rendben is van. Azonban Miskolc felé sem árt ezt megtenni oda- és vissza, mégpedig azért, mert Szilvásvárad turisztikai központ, és Miskolcra, Sajószentpéterre. Kazincbarcikáról jó csatlakozás esetén biztos, hogy többen tartanának errefelé Szilvásváradra. Egyébként tavaly Miskolc felőli reggeli csatlakozás örvendetes módon javult: tavaly 1 óra 10 percet kellett várni Putnokon, most már csak 38 percet. Mondhatják, hogy ennek hatására sem nőtt az utas szám. Ez valószínűleg azért van így, mert évek óta rossz volt a csatlakozás, a vasútvonal kevés reklámot kap, így már akik évek óta letettek arról, hogy erre jöjjenek, nem valószínű, hogy azt gondolják, hogy ez most valamennyire javult. A többi járatnál, ami Putnokról indul, kettő olyan van még, ahol 1,5 óra a várakozási idő a csatlakozásra.

= Miskolcra vasúti túraszerelvények indulnak Szilvásváradra. Általában a következő az útvonal vonattal: Miskolc-Füzesabony-Eger-Szilvásvárad. Felvetődik a kérdés, miért nem Putnok felé mennek, hiszen arra rövidebb az út. Ennek oka is egyrészt a csatlakozásban, másrészt a menetrendben keresendő. Ha reggel akar menni valaki Miskolcra, akkor 5 óra 50-es Ózdra menő vonattal el kell indulnia, 6 óra 47-kor van Putnokon, 7 óra 25-kor indul Szilvásváradra, és 8 óra 43-kor érkezik oda. Mivel a kirándulók központja Szilvásváradon a Szalajka-völgy, ahhoz, hogy oda eljusson, még ésszerűtlen módon be kell várni az Egerbe menő vonatot, ami 9 óra 10-kor indul, és 9.15-re van a Szalajka-völgyben. Ha másik irányba indul, elég 6.28-kor Miskolcra elindulnia, Füzesabonyban 5 perc átszállási idővel 7 óra 7-kor

indul el Egerbe, ahova 7 óra 24-re érkeznek, s ott is csak 22 percet kell várnia, mivel 7 óra 46-kor indul Szilvásváradra a vonat, ami a Szalajka-völgyben 8 óra 46-kor van. Tehát később is kell indulnia Miskolcra, és egy jó fél órával hamarabb is ér oda, s rövidebb csatlakozási idővel. S ráadásul ezt ugyanígy megteheti még délelőtt többször is, hiszen ebbe az irányba 8.28-kor is indulhat, akkor 10.46-ra ér be kényelmesen. Ha viszont Putnok felé később akar menni, már nem tud, mivel a reggeli vonat után a következő csak 13 óra 25 perckor indul. A vonal forgalmának növelése érdekében tehát meg lehetne próbálni a csatlakozásokat Miskolc-Putnok felé javítani, és délelőtt is még legalább egy vonatot indítani Putnokról, legalább szabadnapokon, hétvégeken. Higgyék el, több ember utazna ezen a vonalon. A vonatjegy alakulását mint köztudott a megtett távolság befolyásolja: Miskolctól Putnokon át 73km, Füzesabony-Eger felé pedig 108 km. Nem hiszem, hogy nem mennének szívesebben Putnok felé az emberek, hiszen rövidebb az út és csodálatos is!

= Szintén csatlakozással kapcsolatos: ha Egerbe végig akar menni, odafelé szintén elég rossz a csatlakozás. Reggel mint már mondtam Miskolc-Kazincbarcika felől Putnokon már csak 38 percet kell várni, ami jobb mint tavaly. 8 óra 43-ra beérünk Szilvásváradra, ahol átszállva csak 9 óra 10 perckor (! !!) tudunk továbbmenni. Ez viszont sokkal rosszabb, mint tavaly: tavaly reggel csak 4-5 percet kellett várni Szilvásváradon, és aztán már ment is tovább a vonat. Tavaly írták, hogy nem indokolt a közvetlen járat végig a vonalon, mert kevés ember megy Putnoktól végig Egerbe. Ez is valószínűleg a kedvezőtlen átszállási lehetőségek miatt is van így. Nemcsak az átszállás, hanem még a hosszú átszállási idő is utasriasztó tényező. Teljesen ésszerűtlen Szilvásváradon 27 percet várni az átszállásra, hiszen oda máshonnan nem jön vonat csak Egerből, és az is beérkezik 8 óra 52-re, és így az is ott rostokol 18 percig. Tavaly csak 5 percet kellett várni, és 10-kor már benn is volt a szerelvény Egerben. Most viszont csak 10 óra 10-kor van Egerben. Mi az értelme annak, hogy 27 percet várakozunk Szilvásváradon? Ez csak arra jó, hogy aki még eddig rászánta magát, hogy végigmenjen, azt ezzel is elriasszák.

- Egerben a Tesco és az OBI áruházak mögött halad a nyomvonal. Tudomásunk szerint a Tesco és az OBI áruházak felajánlották a MÁV-nak, hogy alakítsanak ki vasúti megállóhelyet az áruháznál. A beruházás költségének 90%-át a két áruház finanszírozná. Jelentősége abban állna, hogy a bevásárló forgalom áttérne a volán járatokról a vonatra. Ezzel a volán járatok zsúfoltsága csökkenne, mivel gépkocsival nem rendelkező rétegek szívesebben veszik igénybe a nagybevásárláshoz a vasutat. Egerben a Tesco áruháznál van az Agria Volán helyi járatainak a buszfordulója, tehát a munkahelyi rászállítás megoldható lenne.
- Egerben az Ipari parknál lévő bezárt Tihaméri megállóhely újrainyitásával az ipari park dolgozóit lehetne munkába szállítani.

Tisztelt Miniszter Úr értetlenségünket tovább fokozza az, hogy úgy tesznek, mintha mi vidéki emberek, polgármesterek nem is léteznénk. Nagy horderejű kérdésekben a fejünk felet hozzák meg a döntéseket. Az utóbbi években sajnos gyakorlattá vált Önöknél, hogy a társadalmi partnerek csak a sajtóból értesülnek a tervezett intézkedésekről.

Kérem, nyugtasson meg bennünket, hogy nem a klasszikus kapitalizmus korát éljük. Nem kívánják a vidéki / falusi/ embereket beterejni a városba olcsó munkaerőként. Ezt azért kérjük Öntől, mivel most a mi szemszögünkből így látszik az egész kormányzati megszorító intézkedéscsomag.

Kérjük tisztelt Miniszter Urat, fontolja meg érveinket, javaslatainkat, s a 87b vonalszakaszon továbbra is folytassa a MÁV-Start Zrt. a személyszállítást.

2009. november 04.

Csőgér Bálint
Nagyvisnyó Polgármestere

Tamás Barnabás
Putnok Polgármestere

Varga Béla
Nekézseny Polgármestere

Mustos Tibor
Csokvaomány Polgármestere

Zupkó Andrásné
Királd Polgármestere

Szaniszló László
Szilvásvárad Polgármestere

Bakos Péter
Sáta Polgármestere