

Kerekasztal fórum a 84-es, Kál-Kápolna – Kisterenye vonal újraindításáért

Időpont: 2011. jan. 6. 13:30.

Helyszíne: Recsk, Várbükki út 5. Bányász Művelődési Ház. Vasútállomással szemben

A fórum házigazdái:

Pócs István Recsk polgármestere

Farkas László Aldebrő polgármester és a Tarnamenti Kistérség Területfejlesztési Társulás elnöke

Horváth János polgármester Mátramindszent és a Nógrád megyei települések képviselőjében

Tuza Gábor alpolgármester, Sirok

Dr. Sófalvi Antal a Régió FIDESZ területi megbízottja

Magda Gyula térségi menedzser, a fórum főszervezője.

Levezető elnök: Dr. Mészáros Péter, a Magyar Közlekedési Klub elnöke

A recski vasútállomás közvetlen szomszédságában lévő Bányász Művelődési Nagyterme zsúfolásig megtelt. Mintegy 50 résztvevő, köztük a térség parlamenti képviselői, érintett települések vezetői, az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a MÁV területi képviselője, az Észak-magyarországi Regionális Közlekedésszervező Iroda vezetője és a MÁV Start Marketing igazgatója is jelen volt. (Jelenléti ív!)

Pócs István Recsk polgármestere üdvözlő beszédében a 2007. évi vasútbezárás térséget sújtó hatásáról szólt, és kiemelte a recski kőbányákhoz kapcsolódó teherszállítás terheit, annak vasútra terelése szükségességét. Kiemelte, hogy azért ültünk össze Recskben, mert a kő- és a faszállítás innen indul. Recskben van ugyan már elkerülő út, de a teljes gond ezzel nincs megoldva, az utak nem ilyen és ekkora forgalomra vannak méretezve. Verpelét és Tarnaszentmária elágazásnál volt már fél méter mély kátyú is. Jelszó: vissza a vasútra, a mátraderecskei téglagyár termékeivel is. Mindenkit arra kért, hogy segítsen.

Dr. Mészáros Péter levezető elnök összefoglalta az elmúlt éveknek a vasúti szárnyvonalak terén történt főbb fejleményeit, tendenciáit, majd utalt a közelmúlt örvendetes vasút-újraindításaira, melyek az adott térségekben a helyi erők összefogásának, erejének is köszönhetőek, valamint a térségi vasutak létjogosultságára. Kál-Kápolna – Kisterenye viszonylatban szintén megvannak a tartalékok a sikeres térségi vasúthoz: teherszállítás, hivatásforgalom és a turisztika adta potenciálok.

Magda Gyula előadásban kiemelte a vonalban rejlő lehetőségeket és a költséghatékonyabb működtetésre vonatkozó – az eddigi MÁV gyakorlattól eltérő elképzeléseket. Tíz évig volt a MÁV-nál pályafenntartási vezető, belülről ismeri a rendszert. Szerinte a MÁV eljutott abba a helyzetbe, hogy felhagyhat a korábbi működési, működtetési modellel, a szolgáltatók munkaidejében sok a holtidő, amit ki lehetne használni sokféle hozzáadott érték megteremtésére. Ezek közül az idegenforgalom támogatását említette. Legyen a mai szolgálatvezetőből forgalomszervező menedzser, aki a kapacitáskihasználást is segíti. Három település turizmusát egy – nyelveket is tudó – ember el tudná látni, utazásokat szervezne, tájékoztatna stb.

Gyenge pontja szerinte a vasútnak, hogy képtelen a személyes kapcsolatok ápolására, kihasználására.

2009-ben erről a vidékről 1,5 -2 millió tonna áru ment le nagyrészt arra alkalmatlan közutakon.

Tudja, hogy ennek az az oka, hogy a szállítatónak drágább a vasút, hiszen a vasúti szállítók minden költséget fedeznek, míg a tehergépkocsi ingyen veheti igénybe a közutakat, semmit sem fedez az általa okozott kárból. Ezért szerinte a tömegárakra be kellene vezetni a termékdíjhoz hasonló díjat, amiből kedvezményt kaphat az, aki a vasúton szállít.

Elmondott pár mintaprogramot;

- 3-4 óra séta a siroki várban, 2 óra Parádsasváron.
- Művészeti vonat.
- Turistautak.
- Kulturális turizmus.

Szerinte a szárnyvonal megnyitása

- Jó a vasútnak – mert aki itt vonatra száll, az már nem száll át buszra,

- Jó a településeknek – mert az emberek el tudnak menni dolgozni, mert a fellendülő turizmus bevételt hoz.

Egy település egyedül kicsi, de ha összefognak, évente 50-60 vonzó programot is össze tudnak állítani, és ekkora mérethez támogatást is lehet szerezni. Hangsúlyozta, hogy ekkora területhez a MÁV túl nagy, ide egy jóval kisebb, rugalmas szervezetre van szükség. (Szubszidiaritás.)

A hivatásforgalom mellett a turizmusban vannak lehetőségek, a térség „jól eladható” vasútra fűzve. Interregionális forgalom, határon túlra is.

Kiemelte, hogy a vasút mentén lakóknak számtalan új munkahely elérése válik lehetővé, vagy a jelenlegi elérése egyszerűbbé. A diákok 16 új középiskolába és 2 új felsőfokú intézménybe juthatnak el. Közel ezer iskolás számára válik lehetővé az úszásoktatás, vagy a szakosított általános iskolai képzés. Legalább ilyen súlya van a vasút mellett élő mintegy 45 000 ember bevásárló utazásának is.

Hangsúlyozta a kamionról vasútra terelés fontosságát, a vasút hátrányait, az aszimmetrikus árképzés, költségterítés, a közúttal szembeni jelentős versenyhátrány okozta gondokat. Ha csak egy hétig nem megy Verpelétre, már azt hiszi, eltévedt, annyira átrendezik az utakat a nehéz tehergépkocsik, olyan az út, mint egy kalandpark. Az állam tönkretette az infrastruktúrát azzal, hogy hagyta a teherszállítást áttenni vasútról közútra.

Mindezt írásban is megkapta minden résztvevő.

Bödecs Barna a Bakonyvasút Szövetségről, annak sikereiről beszélt, párhuzamot vonva, egyben követendő példát és segítséget is ajánlva egy hasonló szövetség létrehozására. A Bakonyvasút Szövetségben önkormányzatok, vállalkozások, civil szervezetek és magánszemélyek dolgoznak együtt a Győr-Veszprém vasúttért. Győr-Zirc között 21%, ill. a Zirc-Veszprém között 40%-os utasszám növekedést értek el.

Ajánlotta, hogy a jelenlegi helyzetre alapozva tűzzenek ki egy reális célt, pl. kezdetben a Kál-Kápolna-Mátraderecske közti újraindítást, fenntartható vasútüzemet – munkaerő kiváltás fénysorompók telepítésével. A vasút szükségességének pontos megfogalmazását, első helyen a térségen belüli eljutást és átjárhatóságot.

Hangsúlyozzák, hogy a vasút újraindítása kárpótlás legyen a térségnek, mert a térségi akarat ellenére (2007. januári Beadvány 15 település, helyi vállalkozások és 4553 magánszemély aláírásával!) vették el.

Somodi László – MÁV Start marketing igazgató: A regionális vasútvonalaknak van jövője a MÁV START szerint is, Európa szerte mindenütt dinamikus folyamatokat lát, hol bezárnak egy vonalat, hol újraindítják. Meg kell találni a regionális vasút pontos helyét a rendszerben (hivatásforgalom, interregionális forgalom, turisztika stb.)

Szerződés van a szolgáltató és a megrendelő minisztérium között. Fontosnak tartja az üzemvitel egyszerűsítését, a tekerős sorompók kiváltását, a hatósági szabályozás deregulációját.

A többes szerepvállalás – önkormányzatok, vállalkozások és vasúti szolgáltató – jó is lehet. A szolgáltatói szerepvállalásra a MÁV START részéről szándék van, de más szolgáltatóval is próbálkozhat a térség. Sarkalatos kérdés: hivatásforgalom és/vagy turizmus.

Horváth László országgyűlési képviselő, a Heves megyei Kormányhivatal vezetője:

Üdvözölte a bakonyi példát. Évek óta figyeli a vasútromboló megállíthatatlannak tűnő előretörését, az egyre rosszabb menetrendeket, az egyre lepusztultabb vonatokat. Már látható volt, hogy a vidék lett vasútbarát és hiába várták a központi közigazgatás Svájc, Ausztriahoz hasonló szemléletváltását. Közben a közúthálózat is rohamosan pusztul, az idegenforgalomnak is már akadálya az utak állapota.

Amikor tiltakoztak, a minisztérium megszervezte 1500 tonna demonstratív elszállítását, ami úgy ment, hogy a vonat elment Verpeléig, ott a vonatvezető leszállt, egy kulccsal kinyitotta a lakatot a sorompón, leengedte, visszaszállt, túlmént a kereszteződésen, a vonatkísérő leszállt, felhúzta a sorompót, lezárta a gépet a lakattal, majd mentek pár száz métert a következő sorompóig. Pedig azt a vonalat már 1998-2002 között felújították.

Van a vonalnak létjogosultsága!

A Közlekedési Hatóságnak is feladata volna a túlsúlyos, útrongáló tehergépkocsi-forgalom visszaszorítása, de nem teszi. (Magánközlés egy résztvevőtől: megneszelik, amikor az NKH kitelepül, elengednek a lehetséges útvonalakon egy-egy tehergépkocsit, amelyiket elkapják, annak összeadják a büntetését, és arra aznap már senki sem megy. Ez is azt mutatja, hogy a büntetési tételek túl alacsonyak)

A településeken átmenő forgalom a biztonságot is veszélyezteti. Említést tett még Horváth László a határmenti forgalomról, együttműködésről, amit szintén segíthet a jó vasúti közlekedés.

Konklúzió:

- A vasútbarát kormány vidékbarát is.

- Nem csak a személyszállításhoz, a - utalva a költséghatékonyságra - teherszállításhoz is kell a fénysorompó.
- Be kell mutatni a létjogosultságot! Erősségnek tartja:
 - Idegenforgalom: a mikro-régió beleillik a kormány egészségfejlesztési koncepciójába (MOFETTA, Parádk, Bükkszék, Sirok), és a megyei koncepcióba.
 - Határközi forgalom Dél-Szlovákiával,
- A Bakonyvasút Szövetség alapokon érdemes elindulni. Álljunk össze, és csináljuk meg a Mátra Szövetséget!

Szádeczki Zoltán, a parádi vizet palackozó Medaqua Kft. képviselője: partnerek a Szövetségben felajánlják a Parádi vizet és az Oxigén Kalandparkot.

Herman István országgyűlési képviselő:

- Példaként említi az Eger turizmusát megalapozó „filléres” járatot, mely a 20-as években tömegével hozta a pestieket Egerbe. Miért ne lehetne most is ilyen járat a térségbe? („A Mátra gyöngyei”)
- Vonattal érkezőknek vendéglátói kedvezmények.
- A működéshez kell a MÁV-START!
- A vasút kell a vidéki Magyarországnak, a vidéki Magyarország fejlesztése pedig az ország növekvő gazdasági pályájához.
- A vidék fejlődéséhez a jogszabályi háttér is szükséges, pl. a helyi termékek védelme.
- Hivatásforgalmi potenciál: Tarnaszentmáriától lefelé Füzesabony a térségi központ, és jelenleg ide csak Egeren keresztül tudnak utazni az emberek! (Vasúttal Kál-Kápolnán keresztül utazhatnának!)
- Meglévő források/értékek szolgálatba állítása (vasút+a vasúttal elérhető látnivalók, gyógyhelyek).
- Mindent megtesz a vasút újraindításáért.

Grieger Ernő – KTI Észak-magyarországi RKI irodavezető:

- A közlekedési ellátatlanságokat illetően a kistérségi egyeztetések lehetőségét ajánlja a polgármesterek figyelmébe.

Skoda László MÁV térségi vezető:

- A nyíltvonalai rakodás feltételeit fenntartják, amíg ellenkező törvény nem születik (bár soha nem volt nyíltvonalai rakodás).
- Kőszállítás vasútra – talán.
- Mint pályavasutas, teljes mértékben támogatja az ügyet.

Horváth János Mátramindszent polgármestere:

- Jelenleg kocsival jár a három iskolás gyereke elé Kisterenyére (költséges, és esélyegyenlőtlen, akinek nincs meg ez a lehetőség).
- Mátranovákról a Bombardier vagonalkatrészeket is közúton szállítják, ugyanakkor a vasúti pálya egy részét már ellopták !
- Kell a Vasútszövetség!

Modriczki József Parádk polgármestere:

- Recsk-Parádkfürdő az állomás neve. Volt idő, amikor a vonattal érkező üdülővendégeket lovasfogatokkal várták és a gyönyörű telepített fasoron szállították Parádra

Nagy-Majdon József, Bátonyterenye polgármestere, Becsó Zsolt nógrádi Közgyűlési elnök nevében is:

- Ne feledkezzenek meg a Nógrád megyei szakaszról!
- Salgótarján megyeszékhely elérhetősége.
- Fontosnak tartja a kulturális turizmust szlovák állomások bekapcsolásával is.

Farkas Sándor Verpelét polgármestere:

- Jó a fórum, legyen még! A személyközlekedés miatt is kell a vasút.

Kovács Mónika osztályvezető, NFM Közlekedési Szolgáltatások Főosztálya

- A vasútvonalon a személyszállítás került szüneteltetésre, teherforgalom továbbra is végezhető. Az árufuvarozás ugyanakkor piaci kategória, amelybe való állami beavatkozás az EU gyakorlatától is idegen lenne.
- A Kormány elkötelezett a kötöttpályás közlekedés fejlesztése mellett. Ezt jól jelzik a mellékvonalak újrainyítása érdekében tett intézkedések: 2010. júliusában 5, a decemberi menetrendváltástól pedig további 6 szárnyvonalon indult meg ismét a személyszállítás. A forgalomszüneteltetésben még érintett vonalak jövőbeni hasznosítási lehetőségeit az NFM jelenleg is vizsgálja. A vonalszintű döntések meghozatalához részletes pénzügyi-szakmai elemzések lefolytatása szükséges.
- Megjegyezte, hogy a Magda Gyula úr által vázolt elképzelés számos eleme túlmutat a főosztály és az NFM kompetenciáján.
- A helyközi közösségi közlekedés ellátási felelőseként az állam alapvető kötelessége, hogy a költségvetés teherbíró képessége és a mobilitási igények figyelembevételével biztosítsa a települések közforgalmú közlekedési ellátását. Az alágazatok (közút, vasút) integrált együttműködésére épülő közlekedési rendszer elsődlegesen a hivatás- és diákforgalmat, valamint a közintézményekbe történő eljutást kell, hogy szolgálja.
- A tárcához és az Észak-Magyarországi Regionális Közlekedésszervezési Irodához (RKI) nem érkeztek a térségből ellátatlansági panaszok. Tapasztalataik szerint a vasútvonal menti térség legnagyobb részének orientáltsága a K-NY irányú utas-áramlatokhoz kötődik (Eger, Gyöngyös), ehhez képest az kál-kápolnai átszállások, vagy a nógrádi megyeszékhelyre irányuló átszállásos utazások másodlagosak, ill. autóbusszal többségükben jól kiszolgálhatók. Arra kérte a jelenlévőket, hogy amennyiben hivatásforgalommal, iskolába való eljutással kapcsolatban közlekedési probléma merül fel, azt közvetlenül az RKI felé jelezzék. A települések közforgalmú menetrenddel kapcsolatos igényeinek, észrevételeinek közlésére az önkormányzatok részvételével megrendezett kistérségi menetrendi egyeztetések is fórumot biztosítanak.
- Hozzászólásra reagálva elmondta, hogy a tárca vizsgálja az alágazatok közötti bérletátjárhatóság feltételeinek megteremtését és a peremidős közlekedés bevezetését.

Feld Márton – MKK -: a nógrádi kistelepülések (Mátramindszent és környéke) karácsonyfa járata helyett gyors gerincjárat és gyors ráhordás, a gerinc legyen a vasút. Bírálja a megalomán közútfejlesztési terveket.

Farkas László Márton, Aldebrő polgármestere, a Tarna-menti Kistérségi Többcélú Társulás elnöke

- 1994 óta, amikor az autópályát építeni kezdték, már sokféle kezdeményezést megért. Akkor úgy gondolták, hogy a teherszállítás fenntart egy vonalat, a személyszállítás csak a ráadás a vasútnak, de nálunk ez éppen fordítva van. Hiába jártak mindenhova, eddig csak csekély eredmény sikerült elérni, szerinte, ha jobbak lennének a gazdasági körülmények, több remény volna. Kár, hogy az ilyen ügyeket csak hátulról lehet megoldani.
- Hangsúlyozta, hogy tönkretesz bennünket a közúti kőszállítás
- Egymás közt nem tudnak közlekedni a települések (pl. Aldebrő-Mátraderecske).
- Fantasztikusnak tartja a turisztikai kínálatot.

Tuza Gábor, Sirok alpolgármestere

- Tobzódunk a látnivalókban, de hogy jöjjön ide a turista? (Siroki várnapok)
- A kátyús, kamionokkal terhelt út az autósoknak sem vonzó.
- A vasút összefogná a településeket, olyan csomagot tudnának kiajánlani, mely több napig a térségben tartaná a turistát.
- Szükség lenne az emelt peronokra.

Vargha Márton – LMCS, MKK -:

- Említést tett siroki sógoráról, aki a Kompolton lakó unokáját csak hatalmas kerülővel tudja meglátogatni. Ha volna vonat, gyakrabban és könnyebben tudna odautazni.

- Farkas László Mártonhoz kapcsolódva felhívta a figyelmet arra, hogy amíg nem lesz közúti útdíj, addig nem lesz reneszánsza a vasúti szállításnak. Tehát azt kéri mindenkitől, hogy szorgalmazza az országos kilométer- és szennyezés-arányos útdíj mielőbbi bevezetését. Példaként említette a Stadler terveit arra, hogy Pusztaszabolcson kiveszik a forgószámolyt a vonatok alól, majd kamionon átviszik Szolnokra kisjavításra.

Csepregi Béla, helyi civil szervezet

- Elmondta, hogy két fiúgyermeket adott a vasútnak. Abban bízott, hogy biztos jövőt, a család egységét kapja cserébe. Úgy gondolja, hogy a jövő miatt vagyunk itt a konferencián. Azt viszont tudja, hogy a vasút bezárása sok családot szakított szét.

Magda Gyula

- Válaszolva Kovács Mónika felvetésére, miszerint nem érkezett jelzés a Kelet-Nyugat irányú személyvonat forgalom igényére elmondta, hogy:
- a térségben több mint 4 000 aláírást gyűjtöttek össze a bezárás ellen,
- számtalan fórumon hangoztatták újraindítási igényüket. Válaszra sem méltatták. (Közbeszólás: ” Ez ügyben a kripta csendjét vélik fölfedezni.”),
- nem érti mi miatt éri ezt a vasútvonalat oly sok hátrányos „különleges bánásmód”.

Pócs István összefoglalta:

- Járjon a vonat.
- A közút javuljon.
- Tudjunk utazni vasúton.
- A VIP meghívottaknak is készüljön **emlékeztető a konferenciáról.**

Gyorshír a rendezvényről:

<http://www.heol.hu/heves/kozelet/valtot-allitananak-a-matrai-vasutmentok-353056>