

K/...



Bödecs Barna
ORSZÁGGYÜLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlési Kérdés
K/1251

Értékelés: 2010 OKT 07

Írásbeli kérdés

Kövér László úrnak

az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

A Házszabály 91. §-a alapján írásbeli kérdést kívánok benyújtani Fellegi Tamás Nemzeti Fejlesztési Miniszterhez „Mi történt, és mit kíván tenni a Kormány az „ideiglenesen” szüneteltetett dél-dunántúli vasútvonalakon?” címmel.

Tisztelt Miniszter Úr !

A Dél-Dunántúlon több olyan vasúti vonalszakasz is van, melyek megszüntetésére nem a Kóka-Hónig féle árokfutás keretében, hanem már korábban sor került. Valamennyi esetben a pálya műszaki állapota indokolta a döntést: az elavult - egyes esetekben még az építéskori - vágányzat állapota ugyanis annyira leromlott, hogy a vasúti közlekedés fizikailag lehetetlenült el. Ezen vasútvonalak sorsa a forgalom szünetelése óta nem tisztázódott, a pályák funkció nélkül, tolvajok kénye-kedvének kitéve hevernek a vonalakon.

A Pécs-Bátaszék vasútvonal régen a személy- és teherforgalomban is komoly szerepet töltött be. Baranya déli részét ez a vasútvonal kapcsolta össze a bajai Duna-híddal, melyen át a térségből a keleti országrész valamennyi fontos városába el lehetett jutni. A teherforgalmi szerepét - a hagyományos mezőgazdasági funkciókon túl - elsősorban a bányák tették jelentőssé, hiszen a térségben sokáig folyt szénkitermelés, illetve a - nemrég újrainyitott - erdősmecskei bányában gránitot bányásztak. A stratégiai jelentőségű vasútvonalat utoljára a 60-as években újították fel, ekkor az építéskori i-sínes vágányzat helyére c-rendszerű felépítmény került. A 90-es évek elejére ennek állapota azonban erősen leromlott, ezért előbb jelentős szakaszokon korlátozták a vonatok sebességét, majd 1997-ben Pécsvárad és Palotabozsok állomások között - elvileg ideiglenes jelleggel - leállították a vonatok közlekedését, s a járatokat pótlóbuszokkal helyettesítették. Ebben az időpontban az e vonalat igénybevevő Pécs-Szeged gyorsvonati közlekedés is megszűnt. 2003-ban, a Bz motorkocsik tömeges meghibásodása idején megszűnt a személyforgalom Palotabozsok és Bátaszék között is, ekkor a buszokat meghosszabbították Bátaszékig (megjegyzendő egyébként, hogy ez csak jelentős kerülővel volt megoldható, mivel Palotabozsok és Bátaszék között nem volt közút). Végül még jártak a tehervonatok egy ideig, de aztán a MÁV döntése értelmében ez is megszűnt. A pálya - a szünetelés ideiglenes jellege miatt - nem került elbontásra, mivel azonban nem is felügyelték, a természet néhány év alatt visszahódította, s csupán néhány lelkiismeretes helyi vasutas munkájának köszönhető, hogy néhány helyen még kilátszik a pálya a gazból. Néhány év után a fémtolvajok is egyre nagyobb számban jelentek meg a vonalon, így ma már a Pécsvárad-Bátaszék szakaszon a pálya kb. 20%-a hiányzik. Legújabb fejlemény, hogy a maradék, Pécsvárad-Pécs szakasz állapota is drasztikusan leromlott, s 2009-ben, a Bajnai-kormány újabb kéretlen "vasútreformja" keretében ez a vonalszakasz is ideiglenes szüneteltetésre került. A pályaállapot miatt a teherforgalom is szünetel. Fontos tény, hogy az M6-os autópálya építésekor a szünetelő vasutat nem vágták el, hanem fölé autópályahídat építettek. Ily módon a pálya felújításának, a közlekedés ismételt felvételének elháríthatatlan akadálya nincs.

A Veszprém-Lepsény-Dombóvár vasútvonal hasonló sorsra jutott. Mivel itt még a 80-as évek végén is lényegében az építéskori felépítményen zajlott a közlekedés, 1990-re a vonal déli fele teljesen tönkrement, így a vasúti személyforgalmat Tamási és Dombóvár között le kellett állítani. 1997-ben aztán ütött az óra a Mezőhidvég-Tamási vonalrésznek is, majd 1999-ben - mikor egy szakaszon az árvíz elmosta a pályát - a teljes vonalon leállt a forgalom. A pálya egy részét azóta a vasúttársaság maga bontotta el (egy részét a csömödéri kisvasútba építették be), jelentős hányada azonban még mindig a vonalon hever. Tehervonati kiszolgálás csak a Csajág-Enying közötti 8 km-es szakaszon maradt meg.

Az egykori Győr-Veszprém-dombóvári HÉV északi és déli szakaszát összekötő Veszprém-Lepsény vasútvonalat (amely egyébként az Észak-Dunántúlról a Balaton északi és déli partjának megközelítését, valamint a Balaton keleti szektorának körbejárhatóságát is biztosította Lepsény és Csajág között, a Kóka János vezette Minisztérium záratta be 2007-ben. A pálya Vilonya-Királyszentistvánig terjedő északi szakaszát iparvágányként még használják, a déli szakasz azonban szintén járhatatlanná vált.

A Barcs-Villány vasútvonal a különösen hátrányos helyzetben lévő Ormánságot tárja fel, valamint érinti Siklós és Harkány városát, ennek ellenére fejlesztésére az elmúlt évtizedekben csak részlegesen került sor. Egyes szakaszait olyannyira elhanyagolták, hogy az építéskori, 23,5 kg/fm sínekből és bányakavics ágyazatból álló felépítmény nem került korszerűsítésre, s az ezredfordulóra állapotuk kritikussá vált. Középrigóc és Drávafok között a pálya jelentős része 2006 elején már csak 10 km/h sebességgel volt járható, így végül itt is a szüneteltetés mellett döntöttek. A vonal Kovácshida-Vajszló szakaszán hasonló volt a helyzet, de a forgalom szüneteltetésére itt csak egy évvel később, 2007 márciusában került sor. A pálya az említett két szakaszon nagyrészt még megvan, de a fémtolvajok tevékenysége nyomán ma már járhatatlan. A Villány-Siklós-Harkány vonalrész szüneteltetésére annak elenére sor került, hogy e két város Villányon keresztül Pécs irányába a 64-es sz. Pécs-Magyarbóly-Sarajevo-Ploce nemzetközi fővonalba beköthető volna. Ráadásul a beremendi cementmű kiszolgálása vasúton történik, így e szakasz nagy része jelenleg is használatban van.

A balatonfenyvesi kisvasúti hálózat jelentős része is hasonló sorsra jutott. A turisták által kedvelt üzem két vonala, a csisztapusztai és a táskai egyaránt az enyészeté lett. Utóbbit lényegében ellopták, a csisztapusztai ág pedig csak szintén néhány lelkiismeretes vasútbarát gondosságának köszöhetően maradt meg. A balatonfenyvesi kisvasútból 2002 után egyedül a somogyszentpáli vonalrész üzemel, melynek pályarekonstrukciója a balatonfenyvesi kisvasúti állomás vágányzata és az innen kiinduló mintegy 2 km szakasz kivételével (civil és önkormányzati kezdeményezésre) 2004-ig megtörtént, és a személyszállítás ismét megindulhatott. A felújított vonalon a közlekedést a Bajnai Kormány le akarta állítani 2009. decemberében, de ez a terv a helyettesítő közút egy részén található magánút tulajdonosa ellenállásán végül szerencsésen megbukott.

Ez a négy szomorú történet mindenképpen elgondolkoztató, és felveti a felelősség kérdését is. Különösen azért, mert hasonló esetek kizárólag az ország déli területein, valamennyi esetben a pécsi üzemigazgatóság területén történtek.

A Pécs-Bátaszék vasútvonal esetében például maga a szüneteltetés is vitatható volt, hiszen az egész vonalhoz képest viszonylag kis szakasz állapota volt kritikus a 90-es évek közepén. Az országban több helyen voltak akkoriban hasonló állapotú pályák, melyeken még ma is megy a forgalom, vagy csak a Gyurcsány-Bajnai kormány parancsára szüntették meg rajtuk a közlekedést jó egy évtizeddel később. A vonal említett stratégiai jelentősége, továbbá a helyi személy (s akkoriban még teher) forgalomban betöltött szerepe miatt legalább a pályageometria figyelembevételével engedélyezhető 40-50 km/h pályasebesség kis költségből helyreállítható lett volna. Mára azonban ez a hajó már elment. A Barcs-Villány szakasz forgalmának felszámolásában érdekes momentum volt, hogy a vonal egyes felújított szakaszain (pl. Drávafok és Sellye között) is leállt a forgalom, holott a 61-es számú, Sellye-Szentlőrinc vonalon keresztül az érintett ormánsági szegény településekről a busznál jóval kedvezőbb kapcsolatot lehetett volna (s lehetne ma is) nyújtani Pécs irányába. A vasútvonal megszüntetéséről döntő vezetőket azonban a vasútvonalak végállomásait tartalmazó táblázat jobban érdekelte, mint az utasok igényei. Az is teljességgel érthetetlen és felháborító, hogy miként juthatott ilyen szerencsétlen sorsra a Balaton partján lévő egyetlen, így idegenforgalmi szempontból nem helyettesíthető kisvasúti

vonal. A tó turisztikai szerepének országos jelentősége miatt a parton bármilyen hasonló attrakció életképes: ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy bármennyire is rossz a kisvasút helyzete, és az idegenforgalmi szempontból érdekesebb csisztai vonalon már 8 éve nincs közlekedés, nyaranta a kocsik még mindig csordultig tömve közlekednek. Hogyan fordulhatott elő, hogy a MÁV ennek ellenére képtelen volt a balatonfenyvesi hálózatot a turisztikai igények figyelembevételével, nyereségesen üzemeltetni?

Ráadásul az üzemigazgatóság területén fekvő többi, még működő vasútvonal is egyre rosszabb állapotban van. Kritikus a helyzete a Szekszárd-Bátaszék szakasznak, méltatlan állapotban van a Kaposvár-Dombóvár vonalrész, és a Barcs-Szentlőrinc közötti pálya állapota is messze van a kívánatostól. Tragikus a pályaállapot a Balaton déli partjáról kiinduló két vasútvonalnak is. Siófok és Kaposvár között a 30 km/h-t sem éri el a vonatok átlagsebessége, de a Fonyód-Kaposvár fővonalon is épp, hogy döcögnek a szerelvények, noha ez a vonalszakasz országos jelentőségű átkötő vonal. A dél-dunántúli vasutas vezetők hozzáállására jellemző a Komló-Godisa vonal újraindítása körüli vita is: a tavaly óta személyforgalommal nem, de teherforgalommal nagyon is rendelkező, köztudottan jó állapotú, lassújelek nélküli vasútvonal helyreállításához a MÁV szerint tízmilliós kiadásra lenne szükség.

Összességében tehát elmondható, hogy a MÁV pécsi üzemigazgatósága a rábízott állami vagyont nem kezelte kellő gondossággal, a fejlesztések halogatása, a szükséges tervszerű megelőző karbantartások elmulasztása nagyban hozzájárult - a 70-es években már eleve megcsonkított - dél-dunántúli vasúthálózat további elsovadásához.

Kérdezem Miniszter Úrtól:

Hogyan fordulhatott elő, hogy a MÁV pécsi üzemigazgatóság területén 4 mellékvonalon (vonalcsoporton) is le kellett állítani a közlekedést az elmúlt 20 évben a pálya állapota miatt, miközben az ország más területén ilyen eset nem történt?

Miért szűnt meg a személyszállítás 2006-ban Drávafok és Sellye között, holott ez a rövid szakasz jó állapotú, és a 61-es vonal logikus folytatása lehetne?

Miért nem veszik fel a személyszállítást az ormánsági vasút Villány-Siklós-Harkány szakaszán sem, noha az érintett települések alig pár kilométerre fekszenek a nemzetközi vasúti fővonaltól?

Miért képtelen a MÁV az ország egyik legfrekvenciáltabb turistaparadicsomában lévő kisvasúti hálózat üzemeltetésére?

Született-e döntés e vasútvonalak végleges bezárásáról? Ha igen, úgy miért nem került sor a felépítmény elbontására, s például az elavult műszaki állapotú kisvasúti hálózatokba (pl. kecskeméti, nyíregyházi kisvasút) történő beépítésére?

Természetesen a vasútvonalak szomorú történetének elemzése, s a felelősség kérdésének tisztázása mellett a legfontosabbnak sorsuk jövőbeni megítélését tekintjük.

A balkáni országok várható EU-s csatlakozása kapcsán egyre több igény merül fel a déli határvidék közlekedésének javításával kapcsolatban. Olyan városok közötti kapcsolat javításáról van szó, mint Szabadka, Szeged, Pécs, Eszék, stb. melyeknek számára a határok átjárhatóvá válásával komoly fejlődés lehetősége nyílik meg. A gyors, és megbízható közlekedéshez szükséges a kötőpályás hálózat fejlesztése. Ennek részeként a korábban, a trianoni határ, illetve egyéb okokból megszüntetett vasúti szakaszok helyreállítása a kulcskérdés.

Egy Bécs-Szombathely/Zágráb-Barcs-Szigetvár-Pécs-Baja-Szabadka-Szeged-Temesvár közlekedési tengelyhez Pécsnek újra vasúti kapcsolatot kell kapnia az Alfölddel. Szabadka bekötéséhez mindössze a határ miatt elsorvadt Bácsalmás-Csikéria közötti rövid vonalszakasz feltámasztására lenne szükség. Pécs esetében a fejlesztésnek két útja lehetséges: elképzelhető a már említett, Pécs-Bátaszék vasútvonal helyreállítása, vagy a háború után elkezdett, ám soha be nem fejezett Mohács-Bátaszék vonal befejezése, s a Mohács-Villány szakasszal való összekötése. Az első megoldás előnye, hogy a nyomvonal végig adott, továbbá viszonylag rövid úton köti össze a két végpontot, hátránya, hogy több kissugarú ív is korrekcióra szorulna a 60-80 km/h sebesség tarthatóságához. Utóbbi megoldás előnye, hogy kevésbé dombos területeken vezet, hátránya ugyanakkor, hogy a nyomvonal nincs végig kialakítva, továbbá a Pécs-Mohács-Bátaszék útirány kerülő, melyet csak magasabb sebesség elérésével lehet ellensúlyozni.

Számos jel mutat arra, hogy az elmúlt években hatalmon levő közlekedéspolitikusok és a szolgáltatók sem sok érdeklődést mutattak a határmenti vasutak fejlesztése iránt. Ezt jól példázza, hogy a határforgalmat segítő Szabadka-Szeged vonat közlekedése is veszélybe került. A Nemzeti Közlekedési Hatóság ugyanis nem adta meg az engedélyt a szerb vasút Sinobus-motorkocsijainak magyarországi közlekedéséhez, s erre válaszul a szerb hatóság sem engedi be a Bzmot-okat Szerbiába. Így az utasok szégyen-szemre a határon átszállásra kényszerülnek, ami viszont megkérdőjelezi az egész kapcsolat értelmét, s az egyéni közlekedéssel való versenyképességét. A MÁV hiába alakította ki az elmúlt években egyre sikeresebb ún. délkör-gyorsvonatok rendszerét az érintett területeken, most, mikorra már menetidőben és a járművek komfortjában is végre viszonylag elfogadható szintet sikerült elérni, máris megszüntetné az Alföld és a Dunántúl közötti egyetlen átlós (Budapestet elkerülő) közlekedési tengelyét. Az előző Országgyűlés a Pécsvárad-Bátaszék vasútvonalat kivette a vasútvonalak felsorolásából arra hivatkozva, hogy az önkormányzatok kerékpárutat szeretnének a vasút helyén építeni. Ugyanakkor nem világos, hogy ki fogja megépíteni ezt a kerékpárutat, s ki fog fenntartani? S, ha így van, akkor miért kellett a vasút fölé az M/6-os autópályának hidat építeni? Az egyre rosszabb helyzetben lévő, működési költségeiket fedezni is alig tudó önkormányzatok lennének képesek arra, hogy egy 60 km hosszú kerékpárút-rendszert fenntartsanak? S nem utolsósorban ki használná ezt az utat egy ritkán lakott vidéken, ahol ráadásul a települések közötti utak forgalma csekély?

Fontos lenne, hogy a halmozottan hátrányos helyzetű Ormánságban futó Barcs-Villány vasútvonal életképes és műszakilag is alkalmas állapotban lévő szakaszain újrainduljon a személyszállítás. A sellyei kistérség nyugati felének falvai számára létkérdés, hogy milyen színvonalon tudnak a lakosok eljutni a nagyobb városokba, elsősorban Pécsre. Drávafokról jelenleg legalább másfél óra szükséges a Pécsre való autóbuszos eljutáshoz, míg ha a Sellye-Szentlőrinc vasútvonal vonatai odáig járnának, akkor 65 perc alatt elérhető lenne a megyeszékhely.

Kérdezem ezért a Miniszter Úrtól:

Milyen terveik vannak a déli határ-menti közlekedés hosszabb távú fejlesztésével, az ottani városok közötti kötőpályás tengely létrehozásával kapcsolatban?

Ki fogja megépíteni, ki fogja fenntartani és ki fogja használni a Pécsvárad-Bátaszék vonal helyén tervezett kerékpárutat?

Mikor fognak újra közvetlen vonatok járni Szeged és Szabadka között?

Mi lesz a sorsa a délkör-gyorsvonatoknak?

Számíthatnak-e az Ormánságban élők a 62-es vasútvonal még járható szakaszain a személyforgalom újraindítására?

Milyen módon kívánja rendezni a Minisztérium a balatonfenyvesi GV sorsát?

A kérdésekre a választ a Házszabály 90. § (2) bekezdésében foglaltak szerint 15 napon belül az Országgyűlés ülésén kívül írásban kérem.

Budapest, 2010. szeptember 30.



Bödecs Barna
országgyűlési képviselő
JOBBIK Magyarországért Mozgalom