

A Kisterenye–Kál–Kápolna vasútvonal megmentéséért

Dr. Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter 2006 júliusában jelentette be, hogy 28 vasútvonalon, többek között a Kisterenye–Kál–Kápolna vonalon szünetelni fog a személyszállítás. Az augusztustól december elejéig terjedő időszakban a vasútvonal nem volt az azonnal megszüntetendő vonalak listáin, ezt követően december 6-án jelentette be a miniszter úr, hogy 14 vasútvonalon, így a mátrai vonalon is 2007-től a személyszállítás szünetel. Néhány oldalnyi terjedelemben kívánjuk azokat az érveket összefoglalni, amelyek a szüneteltetés ellen szólnak. Egyben vázoljuk megoldási javaslatunkat is.

A vonal leírása, műszaki jellemzői

A Kisterenye–Kál–Kápolna (84. számú) vasútvonal 55 km hosszúságú, összeköttetést biztosít a MÁV 80. számú (Budapest Keleti pu.–Hatvan–Miskolc–Sátoraljaújhely) és a 81. számú (Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu) vonalai között, illetve Kál–Kápolna állomáson keresztül eljutást biztosít Kisköre Kisújszállás felé a 102. számú vonalon.

Jelenleg a személyvonat 1 óra 32 perc alatt teszi meg az 55 km-es távolságot.

A vonal Kál–Kápolna–Recsk–Parádfürdő közötti részét 1995-ben az M3-as autópálya Gyöngyös–Füzesabony közötti szakaszának építésekor átépítették. Ezen a 29 km-es szakaszon jelenleg a tengelyterhelés 21 tonna, a MÁV valamennyi dízelmozdonya járhat rajta.

Menetrendi, utasforgalmi adatok

A 2006. december 10-től érvényes új menetrendben 5 pár személyvonat közlekedik, ellentétben a korábban kiadott menetrendtervezettel, melyben 9 pár személyvonat volt közlekedésre kijelölve.

A jelenlegi 5 pár személyvonatnak rossz az időbeni eloszlása, a fő közlekedési irányok (Kál–Kápolnán Budapest, Kisterenyén Hatvan) felé nem biztosít jó csatlakozást. Az utazási igényeket és a csatlakozásokat jobban kielégítő menetrenddel növelhető lenne az utaslétszám.

Munkába járók utazása jellemzi a Recsk–Parádfürdő–Kál–Kápolna és a Recsk–Parádfürdő–Kisterenye viszonylatban közlekedő reggeli és a délutáni fordított viszonylatban közlekedő vonatokat. A pénteki és a vasárnapi napot diákok nagyobb távolságú utazásai jellemzik (Miskolc, Debrecen, Budapest, Szeged).

A tavasztól őszi terjedő időszakra jellemzőek a csoportos – többnyire iskolás – kirándulások, sok alkalommal kerékpárral együtt. A parádfürdői gyerektáborba és a mátramindszenti cserkész táborba a legtöbb esetben vonattal érkeznek a gyerekek. 2006-ban mintegy 30 csoportos utazás volt, többnyire 40–70 résztvevővel.

A menetdíjbevételek zömében nem a vonalon keletkeznek a vonal ráutazó jellege miatt. A diákcsoportok, turisták, munkába járók nem a vonal állomásain vásárolják a menetjegyet, illetve a bérletet.

Áruszállítás

A 14 megszüntetésre ítélt vonalból csak két vonalon van folyamatos tehervonati közlekedés, ebből az egyik a mátrai vonal.

A vonal áruszállításában 1995 és 2001 között az autópálya-építésekhez szükséges kőszállítás dominált. Megfelelő kormányzati, önkormányzati és MÁV szándék esetén a kőszállítás – több kőbányából – jelenleg is megvalósulhatna, hiszen a szükséges vasúti berendezések rendelkezésre állnak, kevés ráfordítással újra üzemképesek lennének.

Az Egererdő Rt. mindig kitartott a vasúti fuvarozás mellett. A recsk-parádfürdői, mátramindszenti iparvágányon folyamatosak a fafeladások belföldre és külföldre egyaránt.

Recsk Kőrakodóra a Mező és Társa Tüzép részére érkezik heti háromszori alkalommal 4 kocsiból álló sóderküldemény, melyet a vasút mellett létesített betonkeverő üzemében használ fel.

Mátraderecskén a téglagyári iparvágány rossz műszaki állapotban van, de a LEIER téglagyár 2006 nyarától kezdődően heti kétszeri-háromszori alkalommal Recsk–Parádfürdőn ad fel téglaküldeményeket külföldre. A cég vezetői szerint sikeres recski feladások esetén nagyobb volumenű vasúti szállítás, a mátradecskői téglagyári iparvágány felújítása is lehetővé válna.

Turisztika

A vasútvonal átszeli a Mátra legszebb és legtisztább levegőjű vidékeit. A vonal teljes hosszában egymást érik a turisztikai nevezetességek.

Nincs a vonalnak olyan települése, ahol a kirándulók, diákcsoportok, kerékpáros turisták ne találnának érdekességet, kuriózumot, látnivalót.

A recski Nemzeti Emlékpark évente mintegy 8000 – részben vonattal utazó – látogatót fogad.

Évi rendszeres esemény a Mátrabérc túra a Siroki vasútállomásról, melyen 450–500 fő indul, akik közül körülbelül 150-en érkeznek vonattal előző nap. Jobb menetrenddel, szerelvénybővítéssel ez a létszám megduplázható lenne.

Vasúti turizmus marketinggel az utaslétszám egész évben növelhető.

Közút, vasút, utak

A vasútvonal Kál-Kápolna és Recsk-Parádfürdő között jó, Recsk-Parádfürdő és Kisterenye között elfogadható műszaki felépítésű. A vasútvonal műszaki állapotának szinten tartása kis ráfordítással megoldható.

Párhuzamos közlekedésre alkalmas közút nem áll rendelkezésre. Míg a vasútvonal szinte egyenesen szeli át a Mátrát, a közút rendre át- meg átszeli a vasutat. **A vasútvonal hossza 55 km, ugyanezen viszonylat megtétele közúton autóbusszal több mint 90 km.**

A Tarna menti településeken lakók az utóbbi években több alkalommal tiltakoztak felpályás útlezárással a folyamatos, szinte elviselhetetlen kamionforgalom ellen, melyek tönkreteszik az utakat, az út melletti lakóházakat, és veszélyeztetik a biztonságos közlekedést. A megyei közgyűlés, az önkormányzatok, az érintett hatóságok és cége, többször folytattak egyeztetést, a megoldást keresve. A vasút bezárása és ennek a forgalomnak is a közútra terelése nem a megoldást jelenti, hanem tovább rontja a jelenleg is katasztrofális közúti helyzetet.

Javaslatok

Véleményünk szerint az autóbuszjáratok – az amúgy is leterhelt, rossz műszaki állapotú közutakon – nem biztosítanak hatékonyabb közszolgáltatást. A kistérségekben a vasúti közlekedésnek komoly szerepe van, és annak is kellene maradnia.

A vonal megmaradása esetén a költségek csökkentésére és a racionalizálásra két javaslatunka van.

Rövidebb távon egyszeri beruhásként kiadást, ugyanakkor hosszabb távon megtakarítást, és nagyobb biztonságot jelent a vonalon levő 7 teljes csapórudas sorompó fénysorompóra történő cserélése. Egy fénysorompó telepítése kb. 25 millió Ft. A fénysorompók telepítése esetén összesen 18 fő sorompókezelő munkakörének a megszüntetésére lenne lehetőség. Ezen munkavállalók éves bérkölsége összesen kb. 23 - 25 millió Ft. A fénysorompók telepítése 6-7 év alatt megtérülő beruházás. A fénysorompók nagyobb biztonságot nyújtanak, és mint műszaki fejlesztés az Európai Unió által is támogatottak között lehet.

A mellékvonalon hosszú távú megoldást, és jelentős költségcsökkentést eredményezhet a mellékvonali forgalomirányítási rendszer bevezetése (MEFI, MERÁFI), ezzel a vonalon a szükséges kezelőlétszám minimálissá válna.

Abban az esetben, ha a minisztérium mégis a megszüntetés mellett dönt, akkor is szükséges a tehervonatok közlekedtetésére valamilyen vasúti létszám. Ha nincs vonatközlekedés az állomások őrzése szükséges, különben a térségre jellemző megélhetési bűnözés martalékává válnak. Az őrzés komoly kiadásokat jelentene a GKM vagy a MÁV részére. Az általunk vázolt javaslatok megvalósítása esetén jóval kevesebb pénzből, nagyobb hatékonysággal lehetne üzemeltetni a Kál-Kápolna–Kisterenye vasútvonalat. Kérjük továbbá a MÁV-tól a szezonális, rendkívüli járatok igény szerinti indításának lehetőségét, és ennek érdekében a természetjáró szervezetekkel való együttműködést.

Az itt élő embereknek, önkormányzatoknak, utasoknak, cégeknek, fuvaroztatóknak szüksége van a Kisterenye–Kál-Kápolna vasútvonalra. Kérjük a döntés felülvizsgálatát, személyszállítás megtartását.

Önkormányzatok:

Aldebrő	
Feldebrő	
Kápolna	
Mátraballa	
Mátraderecske	
Mátramindszent	
Nemti	
Parádfürdő	
Recsk	
Sírok	
Tarnaszentmária	
Tófalu	
Verpelét	

Civil szervezetek:

Asztmás és Allergiás Betegek Országos Szövetsége	
Gördögök Kerékpáros és Szabadidő Sportegyesület	
Jász-Nagykun Szolnok Megyei Természetbarát Szövetség	
Levegő Munkacsoport Környezetvédő Szövetség	
Magyar Közlekedési Klub	
Magyar Kerékpártúrázók Szövetsége	
Nagycsaládosok Országos Egyesülete	
Városi Biciklizés Barátai Egyesület	

2006. december 20-i állapot, további csatlakozók várhatók.