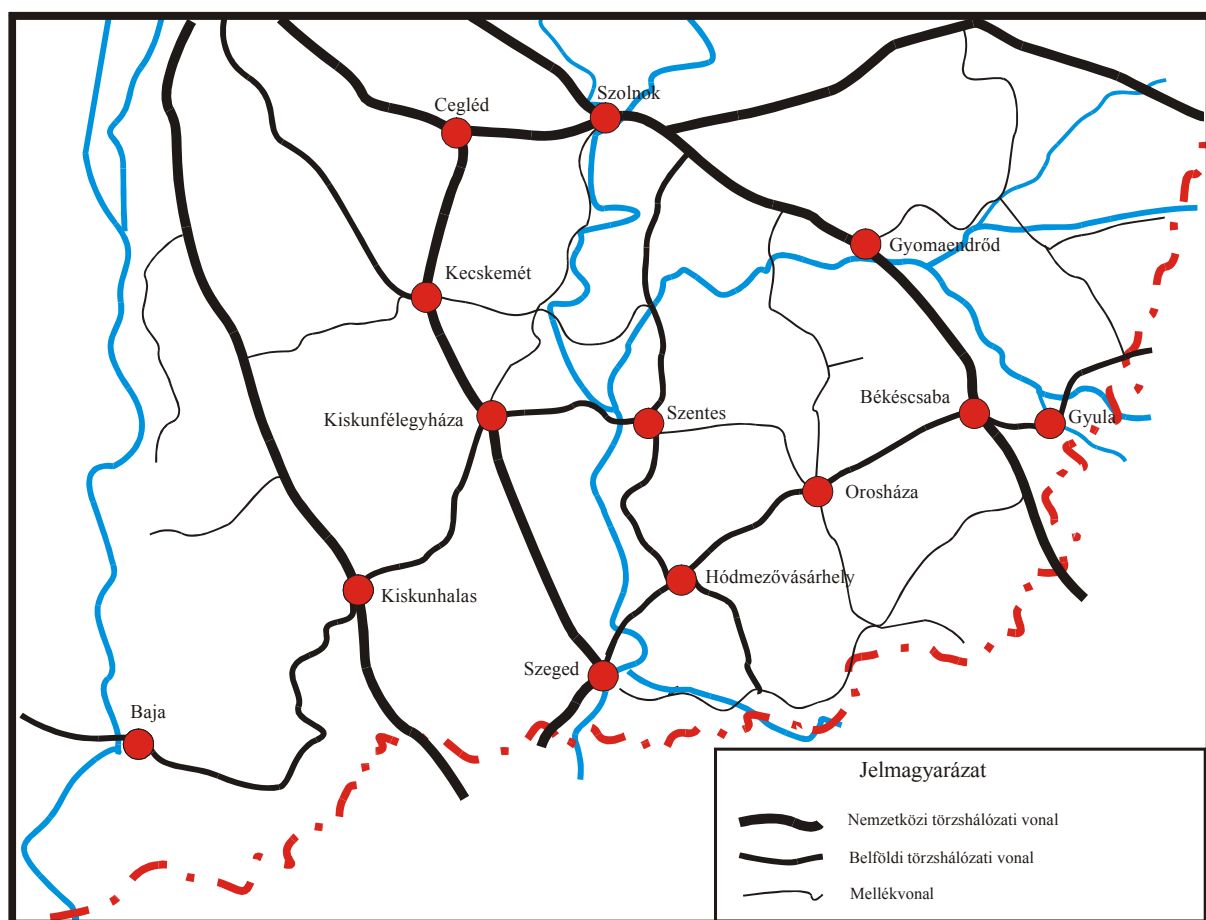


A DÉL-ALFÖLD VASÚTI INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK HELYZETE ÉS LEHETŐSÉGEI AZ 1990-ES ÉVEKBEN

Kiss László¹

Magyarország Európai Unió csatlakozása során felértékelődött az infrastruktúra, ezen belül a közlekedési hálózatok szerepe. A társadalmi-gazdasági rendszerváltással hazánkban is elterjedő posztfordista termelési modell új követelményeket támasztott a közlekedési hálózatokkal és a fuvarozókkal szemben.

A vasúti közlekedés 1980-as évek óta folyamatosan elmaradt beruházások és rugalmatlan szervezeti-üzemi struktúrája miatt nem tudott megfelelően reagálni a bekövetkezett változásokra. Az elmaradt fejlesztések későbbi és szerényebb mértékű megvalósulása nem akadályozhatta meg az ágazat folyamatos és nagyarányú térvesztését (Erdősi, 2000a).



1. ábra A Dél-Alföld normál nyomtávolságú vasúthálózata 2003-ban
Szerkesztette: Kiss László

Napjainkban fokozottan kerül előtérbe a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének kérdése, ugyanakkor a tervezett, a kommunikált és a megvalósult beruházások gyakran nem egyeznek egymással. Az Európai Unió csatlakozás követelményei és hazánkban a nemzetközi forgalomban betöltött szerepe megkívánja a gyors eljutást lehetővé tevő közlekedési pályák

¹ doktorandusz hallgató, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

kiépítését. Az EU közlekedéspolitikai irányelvei – környezetvédelmi okok miatt – a vasúti és a kombinált fuvarozási beruházásokat részesítik előnyben. A csatlakozó országok, így Magyarország gazdasági teljesítménye azonban nem teszi lehetővé a gyors és nagyarányú fejlesztéseket. Amíg az EU fejlett tagállamaiban az éves költségvetés 1,5%-át fordítják a közlekedési hálózat fejlesztésére, addig a csatlakozó kelet-közép-európai országok ennek az aránynak csak a felét, harmadát tudják felmutatni. (Erdősi, 2002.)

A vasúthálózat fejlődése a kezdetektől napjainkig

Kelet-Magyarország ezen a területen is lemaradt az ország nyugati területeihez képest. Munkám során az 1990-es évektől megvalósult fejlesztéseket és ezek területi vonzatait vizsgáltam, különös tekintettel a Dél-Alföldre. Munkám során felhasználtam a Magyar Államvasutak Rt. által rendelkezésre bocsátott pályaalag-adatokat és fejlesztési terveket, kiegészítve a szakmai és a közéleti médiában megjelentekkel.

A Dél-Alföldön vasúthálózata az 1850-es évek második felétől épült ki, a hálózat gerince, a fővonalak és a rájuk épülő mellékvonalak zöme az I. Világháborúig elkészült. A trianoni békeszerződéssel a terület vasúthálózata maradandó csonkolásokat szenvedett a vonal- és vonalszakasz-elesatolások és a határ általi átvágások miatt. A tökehiánnyal küszködő ország a torzulások enyhítését nem tudta megvalósítani, bár nagyszabású tervek születtek a hiányzó, zömmel keresztirányú pályák kiépítésére. Megkezdődött viszont a keskeny nyomtávú gazdaságivasút-hálózat kiépülése Szeged, Kecskemét, Békéscsaba környékén. Megépült a Solt-Dunaföldvár összekötő szakasz, de kedvezőtlen hálózati kapcsolatai miatt jelentős szerepet sosem töltött be (Erdősi, 2000b).

A II. Világháború okozta károkat (a szegedi Tisza-híd kivételével) gyorsan helyreállították. Új normál nyomtávú vonal is épült (Tiszaug-Kunszentmárton), de a nagyobb növekedés a keskeny nyomtávú vasúthálózatnál volt (Kecskemét, Dél-Békés).

Az 1950-es évek végétől megindul a hálózat csökkenése, először a határmenti vonalcsonkok, majd az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatására a keskeny nyomközű hálózat felszámolására került sor. Főleg az utóbbi volt jelentős: két vonal kivételével a teljes közforgalmú keskeny nyomközű hálózatot felszámolták.

A visszafejlesztésekkel párhuzamosan a megmaradásra kijelölt mellékvonalakon és a fővonalakon megindultak a fejlesztések: a pályatest cseréje, villamosítás, az eszközpark és a biztosítóberendezések cseréje. A korszerűsítések az 1980-as évek közepén az ország gazdasági helyzetének romlásával megakadtak, holott mind a fővonalai, mind pedig a mellékvonalai hálózaton maradtak még olyan szakaszok, amelyek felújítást igényeltek volna.

Az 1990-es évek első fele a fokozatos, lassú romlás időszak volt, korszerűsítés és kapacitás-bővítés csak néhány rövidebb szakaszon volt. Az évtized második felétől fokozatosan megindultak a fokozott karbantartási munkálatok, valamint a későbbi felújítások, rehabilitációk előkészítése. Vonalmegszüntetés 1999-ben történt, a Solt-Dunaföldvár vonalat a Duna-híd felújítása után elbontották.

A közlekedésföldrajzi fekvés

A Dél-Alföld az ÉNY-DK irányú transzeurópai útvonalon fekszik, így nemzetközi közlekedésföldrajzi fekvése kedvező. A transzeurópai 4-es folyosó áthalad a területen, az Ausztria felől érkező útvonal Budapestenél ágazik ketté, egyik ága Románia, a másik Szerbia-Montenegró felé. Tisztán hazai szempontokat figyelembe véve is igaz ez a megállapítás, azzal a kiegészítéssel, hogy a keresztirányú összeköttetések csak hiányosak (Bácsalmás-Szeged

vonali hiánya). A fontosabb központok egyben közlekedési csomópontokként is funkcionálnak (Szeged, Békéscsaba, Kecskemét, Kiskunhalas, Kiskunfélegyháza, Szentes, Orosháza, Mezőhegyes). A Dél-Alföldön található hazánk egyetlen Budapesten kívüli belföldi vasúti Duna-átkelése Bajánál.

A vasúti infrastruktúra állapota, a vasútvonalak besorolása

A vasúti pályák állapotának jellemzésére az alapsebesség, a tengelyterhelés, az állandó és az ideiglenes sebességkorlátozások hossza, valamint a pálya korossága alkalmas. A Dél-Alföld vonalainak ezen jellemzőit az 1-3 táblázat mutatja.

A nemzetközi törzshálózati vonalak

A dél-alföldi vasútvonalak 23,7%-a tartozik a nemzetközi törzshálózati vonalak közé. A jelenlegi nemzetközi jelentőségű vonalak utolsó átépítése az 1960-as években volt. Az intenzív igénybevétel és a korosság miatt 1990-es évektől ezen vonalak pályaállapota romlott. Az 1990-es évtized elején esedékessé vált átépítése elmaradtak vagy halasztódtak. A rehabilitációs és korszerűsítési munkálatokra 2003-tól került sor, a forráshiány akadályozza ezek gyors és teljes körű végrehajtását. Az Dél-Alföld nemzetközi törzshálózati vonalain a pályák 54,7%-án van állandó sebességkorlátozás. Ez kedvezőtlenebb az országos 44,6%-hoz képest.

1. táblázat: A nemzetközi törzshálózathoz tartozó vonalak a Szegedi Igazgatóság területén és néhány jellemzőjük

vonali	Alap-sebesség	Hossz (km)	Korl. (km, 1998)	Korl. (km, 2003)	Korl. (% , 1998)	Korl. (% , 2003)	Többlet menetidő (perc, 1998)	Többlet menetidő (perc, 2003)
Kunszentmiklós-Tass – Kelebia	100	106,2	106,2	106,2	100	100	27	27
Cegléd-Szeged	100	116,4	13,2	33,7	11,3	29,0	4	6
Szajol – Lökösháza (OH) (jobb)	120	114,8	50,5	51,8	44,0	45,1	10	10
Szeged-Rendező – Röske (OH)	60	12,8	0	0	0	0,0	0	0
Összesen		350,2	169,9	191,7	48,5	54,7	-	-

MÁV Rt. adatai alapján szerkesztette: Kiss László

A Budapest – Kelebia vasútvonal teljes hosszán sebességkorlátozás van, az eredeti 10 km/óra sebesség helyett 60 és 80 km/órás sebességgel haladhatnak a vonatok. A vonalon az elmúlt időszakban nagyobb mérvű felújítás vagy karbantartás nem volt.

A Cegléd – Szeged vasútvonalon 2003-ban kezdődtek meg a rehabilitációs munkálatok (több éves csúszással). A program első lépéseként elkészült a Cegléd-elágazás – Kecskemét vonalszakasz. A munkálatok 2005-ben fejeződnek be. Így a 2002-ig folyamatosan romló pálya- és sebességadatok javulnak, bár az 1998-as szintet még így sem érik el.

A Szajol – Lökösháza nemzetközi vonalon az 1990-es évek elején bontott anyagból szakaszosan kiépült a teljes jobb vágány, a régi (bal) vágány korszerűsítése elmaradt, így jelentős hosszban csak „helytelen” vagy üzemi vágánynak használják, csökkentett sebességgel. A második vágány két szakaszon hiányzik (Tiszatenyő – Csugar és Nagylapos – Gyoma). A

jobb vágányon állapota jobb, mint a bal vágányé. Békéscsaba és Lőkősháza között egy vágány van, a teljes szakaszon sebességkorlátozás van életben.

A Szeged – Röske vonal szerepe kicsi, a forgalom alacsony, állapota a jelenlegi forgalomra és terhelésre megfelelő.

Összességében a nemzetközi törzshálózathoz tartozó dél-alföldi vasútvonalak állapota közepes, a vonalak átépítése egyre szükségesebbé válik. A folyamatban levő és tervezett munkálatokról a tanulmányban külön fejezetben foglalkozom.

A vonalcsoporthoz tartozó vasútvonalak állapota országos összehasonlításban kifejezetten kedvezőtlen. Az országban itt a legalacsonyabb a kétvágányú szakaszok valamint a 120 km/óra vagy ennél magasabb sebességre engedélyezett pályák aránya. A nemzetközi vonalakon számos állomáson korszerűtlen, mechanikus biztosítóberendezés van, amelynek magas a munkaerő- és fenntartási igénye, emellett magas technológiai időigényük, ezzel a vonalak áteresztőképességét csökkentik, bizonyos esetekben szűk keresztmetszetet jelentenek (Kiskunhalas, Szeged, Szeged-Rendező, Tiszatenyő, Kétegyháza).

A belföldi törzshálózati vonalak

A hazai törzshálózati vonalokhoz a Dél-Alföldön a vasútvonalak 31,6%-a tartozik. Ezen vonalak körében a helyzet valamivel kedvezőbb, mint a nemzetközi vonalakon. 1998 és 2003 között csökkent a sebességkorlátozások hossza (2. táblázat). Ezek kisebb részben beruházási, nagyobb részben fokozott fenntartási munkálatoknak köszönhető. A sebességviszonyokban javulást eredményezett egyes vonalakon, hogy a könnyű motorvonatokra nagyobb sebességet engedélyeztek (pl. Orosháza és Békéscsaba valamint Gyula és Kétegyán között).

2. táblázat: A belföldi törzshálózathoz tartozó vonalak a Szegedi Igazgatóság területén és néhány jellemzőjük

vonat	Alap-sebesség	hossz	Korl. (km, 1998)	Korl. (km, 2003)	Korl. (% , 1998)	Korl. (% , 2003)	Többlet menetidő (perc, 1998)	Többlet menetidő (perc, 2003)
Bátaszék-Kiskunhalas	100	95,0	8,0	7,2	9,9	9,0	15	3
Hódmezővásárhely-Makó elágazás	60	30,1	16,5	10,5	54,9	34,9	9	5
Tiszatenyő-Hódmezővásárhely	80	91,2	16,1	15,0	17,7	16,5	15	10
Szeged-Békéscsaba	80	96,0	41,6	38,2	43,3	39,8	17	8
Békéscsaba-Kétegyán-OH	80	35,5	8,2	23,1	0	0	7	0
Örkény – Kecskemét alsó	60	34,4	20,1	11,7	58,4	34,0	15	9
Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza	100	44,9	4,2	4,2	9,3	9,3	2	2
Kiskunfélegyháza-Szentes	50/60	38,3	4,4	1,3	11,5	3,4	2	1
Összesen	-	465,4	118,6	88,1	25,5	18,9	-	-

MÁV Rt. adatai alapján szerkesztette: Kiss László

Az ide tartozó vonalak közül jelentősebb személy- és áruforgalmat a Szeged – Békéscsaba, a Kiskunhalas – Bátaszék és a Kiskunfélegyháza – Kiskunhalas vonalak bonyolítanak le. A pályák többsége az 1970-es években és az 180-as évek elején épült át utoljára, de vannak olyan vonalak, melyeknek az 1960-as években volt az utolsó nagy

korszerűsítése (Kiskunfélegyháza – Szentes, Hódmezővásárhely – Makó). A Kiskunfélegyháza – Szentes, a Szentes – Hódmezővásárhely és a Hódmezővásárhely – Makó vonalak forgalma csekély, a személyforgalom nem éri el a napi 1000 főt.

A legkorosabb a belföldi törzshálózati vonalak közül a Tiszatenyő – Hódmezővásárhely vonal Kunszentmárton és Nagytőke közötti szakasz, amely utoljára az 1930-as években épült át. Korszerűsítése 2002-ben megkezdődött.

A Dél-Alföld belföldi törzshálózati vonalai kifejezetten kedvezőtlen sebességparaméterekkel rendelkeznek. Mindössze két vonal alkalmas 100 km/óra sebességre, ebből az egyik (Kiskunhalas – Bátaszék) vonalon a biztosítóberendezés (jelfeladás) hiánya miatt csak 80 km/óra sebességgel közlekedhetnek a személyvonatok. A 80 km/óra alatti kiépítési sebességű pályák aránya 29% (országosan ez 27%).

Ugyancsak kedvezőtlen a helyzet a tengelyterhelést illetően. A pálya korossága, hidak állapota miatt a vonalak 31,5%-án nem biztosított a 210 kN tengelyterhelés (országosan 23,2%). Az állomási biztosítóberendezések – kevés kivételtől eltekintve – mechanikusak, kevés az elektronikus, jelfogós biztosítással rendelkező állomás és pálya, ez a technológiai időket kedvezőtlenül befolyásolja (egy vonattalálkozás lebonyolítása Hódmezővásárhely vagy Szeged-Rókus állomáson 10 percet vesz igénybe, elektronikus berendezésnél ehhez elég lenne 4 perc is).

Mellékvonalak

A mellékvonalak közé tartozik a Dél-Alföld vasútvonalainak 44,7%-a. A Dél-Alföld mellékvonalain a vasúti pálya állapota hálózati szinten gyakorlatilag nem változott. A mozdonyvontatású és a motorvonatok részére bevezetett differenciált sebességek miatt a menetidők javultak.

A mellékvonalai hálózat a XIX. század végén és a XX. század elején épült ki, egyszerűsített felépítménnyel. Ezen vonalak felújítására az 1960-as évektől folyamatosan került sor, zömmel fővonalai bontott anyagból. A felújítások az fővonalai átépítések elmaradásával – a bontott pályaelemek hiánya miatt – az 1990-es évektől csak korlátozott mértékben folytatódtak, vonalanként néhány km-es szakaszok korszerűsítésére volt lehetőség. Az 1990-es évek végétől megindult pályarehabilitációk lehetőséget teremtettek a mellékvonalai hálózat lassú javítására. Országos összehasonlításban a sebességmutatók lényeges eltérést nem mutatnak, bár az idetartozó vonalak 18%-án nem éri el a kiépítési sebesség a 60 km/órát (az alkalmazható sebesség esetében még rosszabb a helyzet), az ország összes mellékvonalára nézve ez az arány 19,6%. A Dél-Alföld mellékvonalainak 39,9%-án van sebességkorlátozás, az országos arány 39,7%.

Az engedélyezett tengelyterhelés a vonalcsoport 63%-án 210 kN alatti (vannak 120 kN terhelésre engedélyezett vonalak is). Országos összehasonlítást nem volt lehetőség készíteni a MÁV pontatlan adatbázisa miatt. A tengelyterhelést alapvetően meghatározó sínrendszerek esetében azonban kifejezetten kedvezőtlen a dél-alföldi mellékvonalak helyzete. Az országban itt a legmagasabb a 48 kg/m alatti sínrendszerek aránya.

A Dél-Alföld mellékvonalai közül a Mezőhegyes – Kétegyháza – Békéscsaba, a Szeghalom – Gyoma, a Szolnok – Kiskunfélegyháza vonalakon van jelentősebb személyforgalom, a többi vonalon vagy szakaszosan erősen eltérő a forgalom (Orosháza – Mezőtúr, Kecskemét – Kunszentmárton), vagy pedig minimális áru- és személyforgalommal számolhatunk (Kisszénás – Kondoros, Békés – Murony, Kecskemét – Fülöpszállás). A mellékvonalai forgalomszüneteltetés, a vonalmegszüntetések az 1990-es évek eleje óta folyamatosan napirenden vannak, részben a pályaállapotok, részben pedig a kedvezőtlen forgalmi mutatók miatt.

3. táblázat: Mellékvonalak a Szegedi Igazgatóság területén és néhány jellemzőjük

vonat	Alap-sebesség	hossz	Korl (km, 1998)	Korl (km, 2003)	Korl (% , 1998)	Korl (% , 2003)	Többlet menetidő (perc, 1998)	Többlet menetidő (perc, 2003)
Újszeged-Kétegyháza	60	104,2	47,0	43,5	44,5	41,7	17	11
Mezőtúr-Mezőhegyes	60	95,8	9,4	8,4	9,8	8,8	5	5
Mezőhegyes-Battonya	40	17,9	17,0	17,1	98,4	95,5	9	0
Kisszénás-Kondoros	40	5,5	0	0	0	0	0	0
Gyoma-Szeghalom	60	37,9	1,4	1,4	3,7	3,7	4	4
Szeghalom-Körösnagyharsány	40	44,5	9,8	34,2	28,7	76,9	7	4
Kötegyán-Vésztő	60	27,5	27,5	27,5	100	100	6	8
Püspökladány-Szeghalom	60	45,2	0,4	0,4	0,9	0,9	1	1
Murony-Békés	50	7,1	0,1	0,1	1,4	1,4	2	2
Szolnok-Kiskunfélegyháza	60	61,2	12,7	19,7	21,9	32,2	7	7
Kecskemét-Kunszentmárton elág.	60	52,7	27,3	34,7	51,8	65,8	14	15
Szentes-Orosháza	40	40,9	39,8	17,0	97,3	41,6	17	6
Kunszentmiklós-Tass - Dunapataj	80	49,1	22,7	10,5	46,3	21,4	11	5
Fülöpszállás-Kecskemét	60	40,3	25,0	37,5	62,0	93,1	11	19
Kiskőrös-Kalocsa	60	29,8	17,3	10,9	58,1	36,6	27	16
Összesen:	-	659,6	257,4	262,9	39,0	39,9	-	-

MÁV Rt. adatai alapján szerkesztette: Kiss László

Az 1990-es évek tervezett és megvalósult fejlesztései

Az 1980-as évek végétől folyamatosan elmaradó vasúti fejlesztések miatt az 1990-es években a hazai – és ezen belül fokozottan a dél-alföldi – vasúti infrastruktúra állapota gyorsuló mértékben romlott. Az 1990-es évek elején a kedvezőtlen gazdasági helyzet nem tette lehetővé a nagyarányú fejlesztéseket. A vasút helyzetét rontotta, hogy a korábbi keresztfinanszírozási rendszer az áruforgalom nagymértékű visszaesése miatt nem fedezte a személyszállítási veszteségeket, így a vasút fejlesztésre fordítható saját forrás nélkül maradt.

A nemzetközi törzshálózati vonalakon volt és van a legnagyobb szükség a fejlesztésekre. Jelentős fejlesztés a Dél-Alföldön csak a Szajol – Békéscsaba vonalon volt, ahol szakaszosan kiépült a második vágány, jelentős részben bontott anyagból. ISPA-forrás felhasználásával 2004-ben indul meg a vonalkorszerűsítés Szajol és az országhatár között, azonban eme beruházás jelentős része csak rehabilitációs munkálatokra lesz felhasználva (azaz a jelenlegi pálya fokozott karbantartásával az eredeti sebességet és tengelyterhelést állítják helyre). Az első ütemben 2004 őszén Békéscsaba és az országhatár közötti pályarehabilitáció valósul meg, a tervezett befejezés 2007. A munkálatok befejezésével szakaszosan 160 km/óra sebességre lesz alkalmas a pálya, ami – ha Budapest környéki elővárosi szakaszok felújítása is megtörténik – 2 órás eljutási időt tud biztosítani a Békéscsaba – Budapest regionális forgalomban utazók számára.

EIB-hitelek felhasználásával, több éves késéssel 2003-ban indult meg a Cegléd – Kiskunfélegyháza vonalszakasz korszerűsítése, aminek teljes befejezésére várhatóan 2006-ban kerül sor, ekkorra 120 km/óra sebességre teszik alkalmassá a vonalat, Városföld és Kiskunfélegyháza között második vágány építésével (a régi vágány feljavításával, 100 km/óra sebességre). Kiskunfélegyháza és Szeged között csak fenntartási munkálatok várhatók, amelyek célja a 100 km/óra sebesség visszaállítása. A munkálatok után a Szeged - Budapest időtávolság InterCity vonatokkal 2 óra 5-10 perc lesz, ami azonban nem jelent nagy időelőnyt a 2006-ra Szegedig érő autópályával szemben.

A Budapest – Kelebia vonalon az 1990-es évek közepén a Kiskunhalas és Kelebia közötti vonalszakasz részleges rehabilitációjára kerül sor, melynek során a sebességet 80 km/óra-ra növelték. E fővonal további korszerűsítése nem szerepel a fejlesztési tervek között, így várható, hogy ez a nemzetközi fővonal egyre kisebb kapacitással lesz csak üzemeltethető, ami kedvezőtlen hatású lesz a Balkán felé irányuló vasúti tranzitforgalomra. A vasúti pálya 40 éves, teljes hosszán sebességkorlátozás van érvényben, várható, hogy további sebességkorlátozások lesznek bevezetve, így a jelenlegi 3 órás gyorsvonati menetidő tovább fog növekedni.

A belföldi törzshálózathoz tartozó vonalakon a vizsgált időszakban kevés fejlesztés történt. A Kiskunhalas – Bátaszék vonalon sor került a bajai közös közúti-vasúti Duna-híd felújítására, megszűnt a közös hídpálya, a vonatok sebessége a korábbi 5 km/órától 80 km/óra-ra növekedett. A Tiszatenyő – Hódmezővásárhely vasútvonalon 2002-ben (több éves, forráshiány miatti halasztás után) átépült a kunszentmártoni Körös-híd és a hozzá csatlakozó pályaszakasz, a vonalkorszerűsítés (Kunszentmárton állomás és a Kunszentmárton – Nagytőke nyíltvonal átépítése) várhatóan 2006-ra fejeződik be.

Szeged és Békéscsaba valamint Békéscsaba és Gyula között elsősorban lassújeleket kiváltó sínserék és hézagnélküli pályaszakaszok kialakítása zajlott, melynek következtében a menetidők kis mértékben javultak. Hasonló, de szerényebb mértékű karbantartási munkálatok elvégzése után javultak a sebességviszonyok a Hódmezővásárhely – Makó és a Kiskunfélegyháza - Szentes vonalon is.

2003 őszén kezdődött el a Kecskemét alsó – Lajosmizse vasútvonal átépítése a Kecskemét – Cegléd vonal bontott pályaanyagából. A munkálatok 2004 tavaszán folytatódtak, várhatóan 2005-re fejeződnek be. Ezzel lehetővé válik a 20-30 km/órás sebességkorlátozás megszüntetése, a pályasebesség 60 km/óra-ra, a tengelynyomás 210 kN-ra lesz emelhető.

A mellékvonalakon nagymérvű pályakorszerűsítésekre nem volt lehetőség. A fejlesztések elsősorban a forgalmi szakágat érintették, s létszámkiváltó jellegűek voltak. A legnagyobb ilyen beruházás az Újszeged – Kétegyháza vonalon 1997-től kialakított mellékvonali forgalomirányító rendszer kiépítése volt, amely 710 millió forintból valósult meg és 70-80 fő létszám kiváltását tette lehetővé. A beruházás a szolgáltatási színvonalat nem növelte, éppen ezért a negatív forgalmi tendenciákat nem tudta pozitívrá fordítani.

Kisebb, a „pótlólagos felújítások” közé sorolható korszerűsítések voltak a Kiskőrös – Kalocsa, a Vésztő – Körösnagyharsány és a Szentes – Orosháza vonalakon, melyek következtében jelentősen csökkenteni lehetett a motorvonati személyközlekedés menetidejét.

Összevetve a dél-alföldi vasúti infrastrukturális fejlesztéseket az ország más területein végrehajtott fejlesztésekkel, látható, hogy a fejlesztések kis része jutott ebbe a fejletlen régióba. (4. táblázat) A fővonalai fejlesztések túlnyomó része Budapest környékére, az elővárosi forgalmat lebonyolító szakaszokra jutott, jelentős fejlesztések voltak még a Nyugat-Dunántúlon. A Dél-Alföldön két hídfelújítás/csere, egy nemzetközi és egy belföldi fővonalai fejlesztés volt. A legkevesebb fejlesztés Észak-Magyarországra és a Dél-Dunántúlra jutott. Az Észak-Alföldön csak mellékvonali fejlesztések voltak, a régió két legnagyobb személy- és áruforgalmú vonalán (ezzel a korábbi 30 km/óra sebesség és 170 kN tengelyterhelés helyett a vonatok 210 kN terheléssel és 60 km/óra sebességgel közlekedhetnek).

4. táblázat: Az 1990-es évek közepétől megvalósult vagy elindult hazai vasúti fejlesztések (a villamosítások nélkül)

vonal	vonaltípus	időpont	Régió	Felújítás típusa
Bp – Hegyeshalom	nemzetközi	1995-től	Központi, Nyugat-Dunántúl	rehabilitáció és átépítés
Rákospalota-Újpest – Vác	nemzetközi	1997-2000	Központi	rehabilitáció és átépítés
Bp – Újszász – Szolnok	nemzetközi	1997-től	Központi, Észak-Alföld	átépítés
Bp – Cegléd	nemzetközi	2002-től	Központi	rehabilitáció és átépítés
Cegléd - Kiskunfélegyháza	nemzetközi	2003-tól	Központi, Dél-Alföld	átépítés
Zalalövő – Hodos	nemzetközi	1997-99	Nyugat-Dunántúl	új vonal
Szedres – Szekszárd	belföldi	2003	Dél-Dunántúl	átépítés
Kál-Kápolna – Recsk	mellékvonal	1997-98	Észak-Magyarország	átépítés
Tócóvölgy-Tiszalök	mellékvonal	1998-2000	Észak-Alföld	átépítés
Tiszalök-Görögszállás	mellékvonal	2003	Észak-Alföld	átépítés
Kunszentmárton	belföldi	2002	Dél-Alföld	híd
Baja	belföldi	2001	Dél-Alföld	híd
Simontornya	nemzetközi	2002	Dél-Dunántúl	híd
Kecskemét alsó – Lajosmizse	belföldi	2003-tól	Központi, Dél-Alföld	átépítés
Zalaegerszegi összekötő	nemzetközi	2003	Nyugat-Dunántúl	Új vonal és híd

Szerkesztette: Kiss László

Várható fejlesztések és ezek hatásai

A rövid- és középtávú fejlesztések, amelyeket hazánk EIB-hitelek és ISPA-támogatások segítségével kíván végrehajtani, elsősorban a nemzetközi törzshálózati vonalak, azon belül is az ún. Helsinki folyosókhoz tartozó pályák korszerűsítését foglalják magukban. Problémát jelent, hogy Magyarország saját költségvetéséből nem egészíti ki ezeket a támogatásokat, vagy csak időbeli eltolódással, ezért a munkálatok időben eltolódnak vagy a rekonstrukció nem valósul meg teljes mértékben (pl.: a Budapest – Cegléd vonalon az állomási biztosítóberendezések cseréje nem valósult meg az eredetileg tervezett 2003-as évre, s várhatóan csak 2005-re épül ki a korszerű, kisebb létszámot igénylő berendezés).

Ezen programok keretén belül kerül sor a Cegléd – Szolnok – Záhony, a Szajol – országhatár, a Boba – Zalaegerszeg – Zalalövő, a Győr – Celldömölk, a Budapest – Székesfehérvár vonalak fejlesztésére. Ezek a programok már részben elindultak, vagy az előkészítése fázisában vannak, befejezésük 2010-re várható.

A Dél-Alföldön a Cegléd ls Szeged, valamint Szajol és Békéscsaba közötti nemzetközi fővonalai fejlesztések megvalósulása jelentősen javítani fogja a nemzetközi és a belföldi távolsági forgalom mutatóit (időbeli eljutás, kapacitás).

2006-tól számunkra is elérhetőek lesznek a kohéziós alapok támogatásai, a középtávú fejlesztések elsősorban a regionális jelentőségű vonalak (belföldi törzshálózat) korszerűsítését

tervezik ilyen forrásból megvalósítani. Konkrét programok még nem ismertek, de a Dél-Alföld számos térsége számára jelenthet ez fejlesztési forrást a közlekedési ágazaton belül.

Az állami költségvetés által biztosított forrásból tervezik megvalósítani a Kunszentmárton és Nagytőke közötti vonalkorszerűsítést, a tervek szerint 2005-2006-ban, de várható, hogy a költségvetés helyzete miatt ez a beruházás is csúszni fog.

A tervezett fejlesztések nem minden esetben tartalmazzák a technológiai fejlesztéseket (állomási berendezések), így az üzemeltetés gazdaságosságát alapvetően befolyásoló munkaerőigény-mutatók nem fognak javulni.

A MÁV vonalain, elsősorban a regionális forgalomban az elmúlt években jelentős utasforgalom-csökkenés volt. A kibontakozó motorizáció és a vasút rugalmatlansága miatt egyre több utast veszít az ágazat. Például Orosháza térségében 1997 és 2003 között a személyforgalom visszaesése 40%-os volt, de 2001-től gyakorlatilag valamennyi dél-alföldi vonalon csökkent az utasforgalom.

Ez a tendencia csak a pályasebesség és a járatgyakorosság növelésével lenne megfordítható, vagy megállítható, de az ország gazdasági helyzete ezt nem tudja biztosítani. Így a régió egyes térségeiben, ahol a közúthálózat mennyiségi és minőségi mutatói kedvezőbbek, vagy fejlesztések voltak vagy várhatók, a vasúti személyszállítás további visszaszorulásával kell számolni (Békéscsaba, Szeged, Kecskemét környéke).

A mellékvonalakon nem várhatóak jelentős fejlesztések, így a forgalomban sem várható javulás. Így felül kell vizsgálni a hálózat fenntarthatóságának kérdését.

Néhány vonalon annyira alacsony a forgalom, hogy rövid távon is foglalkozni kell a vasúti közlekedés fenntarthatóságával. A Solt- Dunapataj, a Kisszénás – Kondoros, a Békés – Murony és a Vésztő – Körösnagyharsány vonalak esetében meg kell vizsgálni a vasúti személyszállítás megszüntetésének kérdését. A vasúttársaság által elképzelhetőnek tartott, a forgalom MÁV-autóbuszra terelése nem megoldás: Az üzemi okok miatti (motorvonatok tengelyhibája), 2003-ban bevezetett autóbuszos közlekedés is megmutatta, hogy az autóbuszok bevezetésével az utasforgalom nem lesz nagyobb, a költségek számottevően nem csökkennek.

Hosszabb távon más mellékvonalakon is számolni kell a közlekedés fenntarthatóságával. Így pl. a Mezőhegyes – Battonya, a Lakitelek – Kunszentmárton, a Kiskőrös – Kalocsa, a Kunszentmuklós-Tass – Solt és a Szentés – Orosháza vonalak részletes gazdasági- és társadalmi vizsgálatát el kell majd végezni.

2005-től kísérletként a vésztői térség vonalai számvitelileg önállóan működnek majd a MÁV-on belül (Észak-Magyarországon Balassagyarmat térségében lesz hasonló leválasztás). Ez a regionális kezdeményezés csak akkor lehet eredményes, ha a forgalomszervezési és menetrendi döntések joga is az önálló egység jogkörébe kerül, valamint kooperáció alakul ki a tömegközlekedési ágazatok, jelen esetben a vasút és a Körös Volán Rt. között. A tervezet szerint azonban csak a számviteli, bér- és létszámgazdálkodás önállósodik, így ez a kezdeményezés semmiképpen nem hozhat eredményeket, a vasút megtartását az érintett térségekben nem fogja elősegíteni (csak felszámolásukat halaszthatja el).

Ez a kezdeményezés, ha valódi regionális szintű döntési jogkörbe kerül, példamutató lehet, nem csak a mellékvonali, hanem általánosan a regionális szintű közlekedés szervezése és fenntarthatósága kérdésében.

Összegzés

A Dél-Alföld vasúti hálózatán az 1990-es évektől végrehajtott fejlesztések, és a tervezett beruházások csak rész-eredményeket hoztak, vagy fognak hozni. A strukturális és hálózati problémákat nem tudják orvosolni, a XIX. század követelményeinek csak részben felelnek

meg. A folyamatban levő közúti fejlesztések, az M5-ös autópálya, a 44-es és a 47-es főútvonalak kapacitás-bővítése a közúti, és ezen belül is a személygépjármű-közlekedés előretörését fogják eredményezni, jelentős részben az elmaradó tömegközlekedési fejlesztések miatt.

Ezért hosszabb távon a tömegközlekedés, különösen a vasúti ágazat további visszaszorulására, szerepvesztésére kell számítani, ami kedvezőtlen népességi-foglalkoztatási, települési és környezeti folyamatokat fog eredményezni.

IRODALOM

Erdősi Ferenc (2000a): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus, Pécs

Erdősi Ferenc (2000b): A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és ezek hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig. Kézirat, Pécs

Erdősi Ferenc (2002): Országhatárok és a páneurópai hálózatok. In: Szónokyné Ancsin Gabriella (szerk.): Határok és az Európai Unió. SZTE-TTK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, pp.126-133.

A MÁV Rt. által rendelkezésre bocsátott pályaállag-adatok

<http://www.mav.hu/?akat=261>