



Kiszombor Nagyközség Polgármesterétől

6775 Kiszombor, Nagyszentmiklósi u. 8.

Tel/Fax: 62/525-090

E-mail: phkiszombor@vnet.hu

Üsz.: 22-157/2011.

Tárgy: A Csongrád Megyei Közgyűlés Elnökének megkeresése a Temesvár-Szeged vasútvonal helyreállításával kapcsolatban

Mell.: 1 pld. megkeresés

Kiszombor Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete

KISZOMBOR

Tisztelt Képviselő-testület!

Magyar Anna, a Csongrád Megyei Közgyűlés Elnöke megkereste Önkormányzatunkat – a mellékelt, 2011. július 5-én kelt levelével - a Temesvár-Szeged vasútvonal helyreállításával összefüggésben. Tájékoztattott arról, hogy a Temesvár-Szeged vasúti nyomvonal megvalósításához kapcsolódóan egy magyar-román projekt van tervbe véve, azonban a DMKT Nonprofit Közhasznú Kft.-nél, mint vezető partnernél, előfinanszírozási probléma merült fel.

A DMKT Kft. ezért a két érdekelt tagmegyétől, Temes és Csongrád megye önkormányzatától 300 000-300 000 euró tagi kölcsönt kért 10 hónap futamidőre, 2012. áprilisi vagy májusi folyósítással. Tekintettel arra, hogy a Csongrád Megyei Önkormányzatnak nincs lehetősége arra, hogy a szükséges fedezetet egy összegben biztosítsa, ezért a 131/2011. (VI.24.) Kgy. határozat alapján megvizsgálják azt, hogy „az érintett települési önkormányzatok bevonhatók-e a Temesvár-Szeged vasút helyreállítására vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány készítéséről szóló magyar-román pályázati projekt előfinanszírozásába.”

Elnök Asszony a közgyűlési határozatnak megfelelően megkeresett, hogy mérlegeljem azt, hogy Önkormányzatunknak van-e lehetősége visszafizetendő támogatás nyújtásával részt vállalni a projekt előfinanszírozásában, illetve megkért, hogy az erre vonatkozó szándékomról postafordultával nyilatkozatot adjak.

Fentiekkel kapcsolatban tájékoztattam Elnök Asszonyt, hogy a tárgyban szereplő vagyoni kérdésben Kiszombor Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete jogosult döntést hozni, a Képviselő-testület vonatkozó határozata nélkül előzetes nyilatkozat megadására sincs lehetőségem, illetve biztosítottam arról, hogy a soron következő ülésre a megkeresésüket előterjesztem.

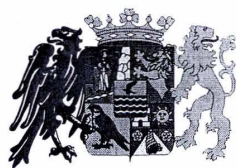
A Csongrád Megyei Önkormányzat munkatársával történt telefonos beszélgetés alapján tudomásomra jutott, hogy a megkeresés még nem veszítette teljesen aktualitását, tekintettel arra, hogy a pályázók méltányossági kérelmet terjesztettek elő a határidő meghosszabbítása tárgyában.

Tisztelt Képviselő-testület! Fentiek ismeretében, kérem, szíveskedjenek állást foglalni a tárgyban szereplő megkereséssel kapcsolatban.

Kiszombor, 2011. augusztus 22.

Tisztelettel:

Szegvári Ernőné
polgármester



A CSONGRÁD MEGYEI KÖZGYŰLÉS ELNÖKÉTŐL

• H-6741 Szeged, Rákóczi tér 1. • Telefon: +36 62/566-002 • Fax: +36 62/420-080 • E-mail: elnok@csongrad-megye.hu •

www.csongrad-megye.hu

Ügyiratszám: 70-71/2011

Ügyintéző: Kovács V. / Horváth L.

Tárgy: a Temesvár–Szeged vasútvonal helyreállítása

Mell.: 1 db

Szegvári Ernőné asszony,
Kiszombor Nagyközség
polgármestere

Kiszombor
Nagyszentmiklósi u. 8.
6775

Kiszombor Nagyközség	
Érkezett: 2011 JÚL 08	
22-127/2011 számú irat:	
Ügyintéző: Kovács V.	Horváth L.

Tisztelt Polgármester Asszony!

A három ország részvételével létrejött Duna-Körös-Maros-Tisza (DKMT) euroregionális együttműködés stratégiai célkitűzései között szerepel a transzbalkáni vasút újjáélesztése.

Az eurorégió – a DKMT Nonprofit Közhasznú Kft. vezető partnerségével – sikeresen pályázott az Európai Területi Együttműködés keretében a Magyarország-Románia Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013-ra, valamint a Magyarország-Szerbia IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013-ra a nemzeti vasúttársaságok által támogatott Temesvár–Szeged, illetve Szeged–Szabadka–Bácsalmás–Baja vasúti nyomvonalak revitalizációjára vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok készítésére. A projektek partnere magyar-szerb viszonylatban a Vajdaság Autonóm Tartomány Kormányának Gazdasági Tartományi Titkársága, a magyar-szerb pályázatban pedig a Temes Megyei Tanács.

A magyar-szerb pályázati támogatással megvalósuló, Szeged–Szabadka–Bácsalmás–Baja nyomvonalra vonatkozó tanulmány projektje folyamatban van, a Temesvár–Szeged nyomvonal megvalósíthatóságához kapcsolódó magyar-román projekt még nem kezdődött meg.

Az utóbbi pályázattal kapcsolatban előfinanszírozási probléma merült fel a DKMT Kft. pénzügyi nehézségei miatt. Ezért a pályázat előfinanszírozásához a DKMT Kft. két érdekelt tagmegyétől, Temes és Csongrád megye önkormányzatától 300 000-300 000 euró tagi kölcsönt kért tíz hónap futamidőre, 2012. áprilisi vagy májusi folyósítással.

A Csongrád Megyei Közgyűlés elkötelezett a segítségnyújtásban és az előfinanszírozási probléma megoldásában. Ugyanakkor – jelen gazdasági körülmények között, figyelembe véve a hitelfelvételi korlátainkat – az önkormányzatnak nincs arra lehetősége, hogy tagi kölcsönrel egy összegben

polgármester 2011. júli. 08

Tisztelt!

megelőlegezze vagy pénzügyi hitelfelvételhez kapcsolódó fedezetvállalással biztosítsa a kért összeget. A Közgyűlés a 2011. június 24-ei ülésén mindezt határozattal erősítette meg.

A 131/2011. (VI. 24.) Kgy. határozat 2. pontja értelmében meg kell vizsgálni, hogy az érintett települési önkormányzatok bevonhatók-e a Temesvár–Szeged vasút helyreállítására vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány készítéséről szóló magyar-román pályázati projekt előfinanszírozásába.

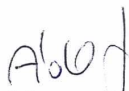
Ennek megfelelően kérem Polgármester Asszonyt, szíveskedjék mérlegelni azt, hogy az Ön által vezetett önkormányzatnak van-e lehetősége visszafizetendő támogatás nyújtásával részt vállalni a projekt előfinanszírozásában. Tekintettel a projektindítás közeli időpontjára, kérem, hogy erre vonatkozó szándékáról előzetesen – postafordultával – szíveskedjék nyilatkozni.

A döntés segítése érdekében szíves tájékoztatásul csatoltan megküldöm a hosszú előzményekre visszanyúló transzbalkáni vasútvonal újjáélesztésének jelentőségéről, a DKMT eurorégió ehhez kapcsolódó projektjeiről és az összefüggő határmenti infrastrukturális nagyberuházásokról a Csongrád Megyei Önkormányzat Hivatala által összeállított tájékoztatót.

Segítő közreműködését előre is megköszönöm.

Szeged, 2011. július 5.

Tisztelettel:


Magyar Anna
a Csongrád Megyei Közgyűlés elnöke k.



Tájékoztató

- Tárgya:**
- 1. Transzverzális vasúti projektek*
 - 2. Bánáti út*
 - 3. Triplex Ipari Park előkészítése*

1. Transzverzális vasúti projektek

A koncepció lényege:

Jelenleg Európa közepén van egy több száz kilométer széles sáv, ahol kelet-nyugati irányú személy- és áruforgalmi vasúti közlekedés gyakorlatilag nem létezik. A transzbalkáni vasút terve – amely megeremtené a keresztirányú kapcsolatokat a IV. és az V. számú nemzetközi vasúti folyosó között – választási ciklusokon átívelően bekerült a térség területi fejlődésével foglalkozó dokumentumokba, a fejlesztési koncepciókba, stratégiákba és területrendezési tervekbe.

Rendkívül fontos lenne, hogy az újjáéledő transzbalkáni vasútvonal hiányzó szakaszai Magyarország és benne a Dél-Alföld érintésével épüljenek meg. A tervezett vasút nemcsak országon belül biztosítaná a kelet-nyugati irányú vasúti személyszállítás („tram-train” elővárosi vasút) lehetőségét, hanem bekapcsolná térségünket a két tengert összekötő nemzetközi kereskedelmi, áruszállítási útvonalba is. A logisztikai fejlődés élénkítő hatással lehet a vízi áruszállításra, és megeremtheti a dunai és a tiszai víziút fejlesztésének piaci alapjait. A fejlesztés tehát megszüntetné a régió hármashatárral szabdaltságot, zsák-jellegét, és felélesztené az egykori gazdasági és társadalmi kapcsolatokat. A tervezett intézkedések összhangba hozhatók az uniós elképzelésekkel, megnyerhetők hozzá az ágazati tárcák és így a kormányok támogatása, és uniós forrásokból a megvalósítás is finanszírozható.

A transzbalkáni vasút újjáélesztésére vonatkozó tervezés többéves múltat tekint vissza.

2000 szeptemberében a Magyar Államvasutak Tervezőintézete (MÁVTI) a régióban működő vasúttársaságokkal együttműködve közös megvalósíthatósági tervet készített a Szeged–Temesvár vasúti kapcsolat helyreállítására. 2005-ben dr. Balogh Tamás elkészítette a Rijeka–Zágráb–Dombóvár–Baja–Szabadka–Szeged–Temesvár–Orsova–Krajova–Bukarest–Constanta vasútvonal, azaz a „transzbalkáni vasút” kialakításának egyszerűsített megvalósíthatósági tanulmánytervét. 2006-ban a Baja Város megbízásából az UVATERV kidolgozta a Baja–Szabadka–Szeged–Arad transzverzális vasúti korridor előzetes megvalósíthatósági tanulmánytervét. 2008 őszén a magyar-román együttes kormányülésen a felek megállapodtak az egykori Constanta–Fiume vasútvonal revitalizálási szándékáról, ennek része lehet a Temesvár–Szeged–Szabadka–Baja nyomvonalú vasút. Ismereteink szerint a Varratmentes Európa Program keretében 2009-ben elkészült a magyar-szerb határszakasz vasúti határátmeneteinek vizsgálata tárgyú dokumentum is.

A DKMT együttműködés célkitűzése, hogy a kijelölt szakaszokra a közvetlenül érintett területi önkormányzatok részvételével és a nemzeti vasúttársaságok szakmai támogatásával összehangolt megvalósíthatósági tanulmányok készüljenek, melyek alkalmasak a vasútvonal helyreállítására vonatkozó döntés megalapozására.

A **Karánsebes–Temesvár–Szeged–Szabadka–Bácsalmás–Baja** nyomvonalú, a nemzeti vasúttársaságok által támogatott vasút a Constanta–Fiume nyomvonal része lenne, revitalizációjának kulcsfontosságú eleme a szegedi vasúti híd. A helyi vasút helyett egy nagyteréségi összefüggésű, transzeurópai alternatív vasúti főirányt kijelölő projektet kell maximálisan támogatni. Lobbizni kell annak érdekében, hogy a nyomvonal a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiegészítéseként bekerüljön az Európai Unió által is támogatott nagyprojektek közé, hiszen csak így lehet esély a tényleges megvalósításra. A Külügyminisztérium tájékoztatása alapján a TEN-T

hálózat javasolt módosítására, a tervezett vasútvonal kiépítésére megfelelő előkészítettség esetén a következő TEN-T revíziós időszakban kerülhet sor. TEN-T bizottsági ülés legközelebb 2014-ben lesz.

Beadott pályázatok:

A fenti nyomvonal tekintetében két pályázatot adott be a DKMT Nonprofit Közhasznú Kft. előzetes, illetve részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére a két határmenti programra. A pályázatokban új formai-tartalmi elem, hogy a megvalósíthatósági tanulmány eredményéből el kell készülnie egy lobbianyagnak az európai döntéshozók felé. A döntéshozókat (TEN bizottság tagjai, EU közlekedési biztos) „vonalbejárásos” study tour-ra kell elhozni, hogy megismerjék az itteni közlekedési viszonyokat.

Magyar-román ETE pályázat a Temesvár–Szeged vasútvonal előzetes megvalósíthatósági tanulmányára: a projekt összköltségvetése 786 675 euró, az elnyert támogatás a nemzeti társfinanszírozásokkal együtt: 748 609 euró.

A támogatási szerződést a DKMT Kft. ügyvezetője 2011. május 30-án írta alá. A pályázattal kapcsolatos előfinanszírozási probléma miatt a projekt még nem kezdődött meg. A magyar-szerb projekthez hasonlóan ez a pályázat is tartalmaz lobbianyag-készítést és study-tourt.

A vasúti projekt megvalósításával kapcsolatos kormányzati álláspontról dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár adott tájékoztatást. Jelezte, hogy a vasút revitalizációjának vizsgálatát támogathatónak tartja, hangsúlyozta ugyanakkor, hogy a projekt eredményeként készülő tanulmánynak ki kell mutatnia azt, hogy egyáltalán szükséges-e újjáépíteni a Temesvár–Szeged vasútvonalszakaszt. A tanulmányból ki kell, hogy derüljön, lesz-e megfelelő nagyságú kereslet a térségben a vasút iránt, illetve meg kell válaszolni a határon átnyúló tervezett szakaszok üzemeltetése körüli kérdéseket.

Magyar-szerb IPA pályázat a Szeged–Röszke–Horgos–Szabadka–Csikéria–Bácsalmás–Baja vasútvonal részletes megvalósíthatósági tanulmányára: a projekt összköltségvetése 388 621 euró, az elnyert támogatás a magyar nemzeti társfinanszírozással együtt: 336 270 euró

A szerződéskötés és tenderkiírás megtörtént. E pályázathoz szeretne a DKMT hozzákapcsolni egy vonalbejárásos study tour-t és egy TEN-T konferenciát. A TEN-T konferencia nem a projekt része, megrendezésére jelenleg még nincs forrás.

2. Bánáti út

A DKMT Eurorégió belüli áramlási rendszer javítását szolgálja az úgynevezett bánáti út magyar szakaszának kiépítése (hármass országhatár, „Triplex” – Deszk – M43 csomópont). A DKMT stratégiában is rögzített új hálózati elem a Szeged–Szabadka–Újvidék–Belgrád autópálya alternatív nyomvonalaként egy új észak-déli irányú interregionális közúti tengelyt képezhet. Csongrád megye kezdeményezésére (170/2005. (XI. 24.) Kgy. határozat Csongrád Megye Területrendezési Tervének jóváhagyásáról, I. sz. melléklet: területrendezési intézkedési javaslatok) – a nagytávlatban gyorsforgalmi úttá fejlesztendő – új főúti kapcsolat bekerült a felülvizsgált új Országos Területrendezési Tervbe (OTrT). A nyomvonal Deszk térségében egy új Maros-híd megépítését teszi szükségessé, a határátkelés pedig a DKMT tagjai által régóta szorgalmazott helyszínen, a kübekházi hármashatár-ponton (Triplex) kialakított határátkelőn bonyolódna. Az új főúti kapcsolat gazdasági kapcsolatokat generálna a Vajdaság jelentős részben magyarlakta keleti területei felé. A triplex határátkelő közvetlen összeköttetést biztosítana Temesvár irányába is a Temesvár–Nagyszentmiklós–Óbéba út fejlesztésével.

.007-ben a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ felmérést készített a magyar-román határon átnyúló, kényszerből megszakadt, de helyreállítható közúti kapcsolatokról. A vizsgálat kapcsán a Csongrád megyei szakvéleményben leszögeztük, hogy a bánáti út megépítése kiemelten fontos. A megyei területrendezési tervben és a területfejlesztési koncepcióban, valamint a Duna-Körös-Maros-Tisza Euroregionális Együtműködés stratégiai tervében ez a fejlesztés hangsúlyosan szerepel. A projekt – a P-10.1. azonosítási szám – alatt a „Varratmentes Európa Programnak” is része. 2008 őszén a Nemzetközi Együtműködési Programok Irányító Hatóságának felkérésére is összeállítottuk a Csongrád Megyei Önkormányzat által rövid- és középtávon fontosnak tartott magyar-román határmenti közútfejlesztési projektek listáját, melyben a bánáti út kiemelt prioritást kapott.

A 20 kilométernyi magyar szakaszra a Magyar Közút Csongrád Megyei Igazgatósága – Interreg forrásból – elkészítette az engedélyezési tervdokumentációt (az OTrT a nyomvonalat e terv szerint határozza meg), a környezetvédelmi hatóságok utasítása miatt azonban az engedélyezési eljárás elakadt (Maros-híd helye; Natura 2000 terület keresztezése). A Csongrád Megyei Bíróság a zöldhatóságot új eljárásra kötelezte.

A bánáti főút az „országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja” című – a 2013-ig szóló KÖZOP program időbeni kiterjesztését célzó – legújabb programdokumentumban szerepel ugyan, de csak nagytávlatban, és a legfontosabb feladatok között (I-IV. programciklus) nincs ütemezve. A tárca álláspontja az, hogy a gazdaság pillanatnyi teherbíró képessége és a meglévő úthálózat felújítási igénye miatt középtávon a legnagyobb hangsúlyt az országos közúthálózat felújítására kell fektetni (kevesebb autópálya, több alacsonyabb költségű építési cél valósuljon meg). Mivel a javasolt út „nem megy át Budapesten”, és eleve kisebb forgalma lenne, nincs addig támogatottsága, amíg a helyi politika mindhárom országban ezt ki nem kényszeríti.

Az eddig befektetett energiáért azonban kár lenne, hiszen az út szervesen illeszkedne a jelenlegi és a jövőbeni megyei térstruktúrába. Az új M43 autópályára a Tisza és Makó között délről nem lehet csatlakozni, mert ezen a szakaszon nincs Maros-híd, az autópálya így olyan, mintha egy fal mellett haladna. A bánáti főút az M43 déli ráhordó útja és egyben Szeged keleti elkerülője lehetne. Ez a rákötés mentesítené Szegedet a mai 43. sz. főútról az M5 autópálya felé haladó és a Makótól nyugatra induló forgalomtól is. A bánáti főút északi irányú folytatási lehetősége a Hódmezővásárhely–Szentés–Szolnok–Hatvan–Salgótarján–Szlovákia irány lenne. Déli szakasza az M-24 jelű szerbiai „Banatska Magistrala”, mely 204 km hosszú.

3. Triplex Ipari Park

Részlet a DKMT Stratégiából:

„A projekt alapja egy ipari park létrehozása a határ három oldalán. Mintául szolgálhat az osztrák-magyar határ mentén épült Szentgotthárdi Ipari Park. A létesítmény területe – hasonlóan a többi ipari parkéhoz – megfelelő infrastruktúrával, szolgáltatásokkal lesz ellátva. Különlegessége, hogy szükséges a területén egy határátkelőt létesíteni, amelyen a park három része közötti forgalom megvalósulhat, ezzel kiküszöbölve az általánosan használt átkelő forgalmi nehézségeit. A cél tehát egy olyan telephely bázis létrehozása, amely vonzza a befektetőket, egyrészt jó minőségű infrastruktúrájával és szolgáltatásaival, másrészt a földrajzi pozíciójából származó előnyökkel (logisztikai helyzet, az érintett országok eltérő gazdasági rendszeréből származó előnyök). Feladatokként elsődlegesen a terület megszerzése, a terveztetés, a hatásvizsgálatok és engedélyeztetések beszerzése körvonalazódik, amit az építés, a határátkelő létesítése, a működtető szervezet létrehozása és a szolgáltatások kiépítése követ.”

A hármas ipari park létesítésének jelentőségét a magyar, a román és a szerb kormányzat egyaránt elismeri. Ezt a 2009. július 18-án Temesváron tartott háromoldalú külügyminiszteri találkozón is kiemelték, ahol megegyezés született arról, hogy a Duna-Körös-Maros-Tisza eurorégió fejlesztésére mindhárom ország nagyobb figyelmet fordít. A résztvevők a kiemelt Triplex Ipari Park létrehozása mellett **kifejezték közös politikai akaratukat a magyar-román-szerb határvidék bekapcsolására a nagy európai közlekedési és energetikai hálózatokba**, a térségre vonatkozó programok közül megemlítve az ipari park számára is alapvető bánáti út kiépítését.

A Temes Megyei Tanács a román-szerb Phare CBC program támogatásával elkészítette a román oldalra az ipari park megvalósíthatósági tanulmányát, kiépítette a hármas-határkőhöz vezető utat, Óbéba község pedig felvásárolta a leendő park romániai helyszínéül tervezett 30 hektáros területet.

A Csongrád Megyei Közgyűlés 2006 óta több alkalommal hozott döntést arról, hogy támogatást biztosít az ipari park megvalósíthatósági tanulmányának készítéséhez.

A tervezett ipari parkhoz szorosan kapcsolódnak a részletezett közlekedési infrastruktúra projektek. A bánáti út előmozdítaná az elmaradott bánáti térség fejlődését, és különösen a hármas-határra tervezett ipari park befektetésvonzó képességét növelné. A Szeged–Temesvár vasúti megvalósíthatósági tanulmány feladat-meghatározásakor a szakértők egyetértettek abban, hogy készüljön vizsgálat legalább egy olyan nyomvonal változatra, amely érinti a hármas-határt.

Szeged, 2011. július 5.

Csongrád Megyei Önkormányzat Hivatala