

## A térségi vasutak szerepe

### A mellék- és szárnyvonalak jelene, jövője hazánkban és az Unióban konferencia állásfoglalása

A motorizáció hátrányos helyzetbe hozta a vasutakat annak ellenére, hogy a kötött pályás közlekedésnek számtalan gazdasági és környezetvédelmi előnye van. A vasút háttérbe szorulásának egyik fő oka az, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó előírások sokkal lazábbak, mint a vasútra vonatkozók (ennek következménye például, hogy egységnyi teljesítményre vetítve közúton nagyságrendekkel több baleset történik, mint vasúton). További hátrányt jelent, hogy a közúti gépjármű-közlekedés messze nem fizeti meg mindazokat a költségeket, amelyeket okoz (például a környezeti és egészségi károkat). Az is visszás, hogy a vasútnak szinte minden költsége nála jelentkezik: fizeti a pályahasználati díjat, az ő költsége a forgalomirányítás, a biztosítóberendezés, a sorompó, a váróterem, a pályaépítés, a pályafenntartás, az állomásépületek fenntartása, a WC, ivóvíz biztosítása. Mindezek a költségek a közúti szolgáltatóknál nem vagy lényegesen kisebb arányban jelennek meg. A közúti közlekedés nem fizeti (vagy csak részben fizeti) az útépités, útfenntartás, hőeltakarítás, közlekedési lámpák, közlekedés-rendészet költségeit.

A meglévő infrastruktúra elhordálása bűn. Nyugat-Európában – nálunk gazdaságtalannak mondott – vasútvonalakat élesztenek újjá, keresik meg számukra a gazdaságos vagy a kevésbé ráfizetéses üzemeltetés lehetőségét. Közlekedési szövetségekkel, innovációval, a kötőtpályás gerincre épített ráhordó közúti szolgáltatásokkal biztosítják a megfelelő igénybevételt, ütemes menetrenddel, korszerű, kényelmes járművekkel a vonzó kínálatot.

Ezzel szemben a magyar vasúthálózat elavult, elhanyagolt. Az uniós források felhasználásával zajló rehabilitáció célja az esetek többségében a 100-130 évvel ezelőtti – akkor világszínvonalú – paraméterek elérése. A vasúti eszközpark öreg, elavult, elhanyagolt, lepusztult, taszítja az igénybevevőt.

A magyar gazdaság finanszírozási problémáinak megoldásaként a gazdasági és pénzügyi kormányzat a magyar vasút újjáépítése, korszerűsítése, feladatokkal történő ellátása helyett elsorvasztását, fokozatos felszámolását végzi. Ennek során a hatályos törvények kijátszásával a személyforgalom szünetelése jelszavával gyakorlatilag az enyészetnek adja át a meglévő nemzeti vagyon egy részét. Ha ugyanis eltűnik a vasúti pálya, akkor már nincs esély és indok az újbóli forgalomfelvételre, és a nagy költséget felemésztő bontási, rekultivációs feladatok is elmaradhatnak. Így lett az enyészet a Bicske–Lovasberény, az Enying–Tamási és a Tamási–Dombóvár vonalszakasz. Ezen az úton elindult a Középrigóc–Sellye vasútvonal is.

A vasúti személyszállítás helyzetének javítását a közlekedést nem ismerő menedzserek az üzemidő szűkítésében, a vonatok és a hálózat ritkításában, a vasúti közlekedés autóbuszos felváltásában látják. Ugyanennek ellentétével találkozhatunk számos más országban. Németországban az ütemes órás, kétórás menetrend, a jobb csatlakozási rendszer, vonzó – az egyéni közlekedéssel versenyképes – tarifa, a kényelmes járművek és a vasútra ráhordó közúti közlekedés többszörösére emelte a vasutat használók számát.

A gazdasági kormányzat 19 vasútvonal közútra terelésével milliárdos megtakarításokat ígért a közvéleménynek. Az előzetes hatástanulmányok nélkül meghozott döntés hozadéka az elvártak a töredéke, ugyanakkor az utasok egy része többet fizet, kényelmetlenebbül, rosszabb közérzettel, rosszabb ideig utazik. A tarifa- és kedvezményrendszer végig nem gondolt átalakításával a munkába és iskolába járás költségei lényegesen megemelkedtek. A vasúti pályahasználati díjrendszer a mellékvonalakat hatványozottan sújtja.

A kormány a döntéseinél nem vette figyelembe azt, hogy azért alacsony az utasszám a mellékvonalak jelentős részén, mivel ezek a vonalak rendkívül elhanyagoltak. Nem számolt azzal, hogy felújításuk esetén az utasszám jelentősen növekedhet. Nem vette figyelembe azt sem, hogy a növekvő energiaárak és a szigorodó környezetvédelmi követelmények az elkövetkező években jelentősen felértékelik a vasút szerepét. Nem vizsgálta azt sem, hogy a menetrendek jobb összehangolásával, a ráhordás javításával milyen eredmények érhetők el. Nem számolt azzal, hogy a közúti infrastruktúra sok helyen ugyanolyan rossz állapotban van, mint a vasúti, és így annak a felújítása még többbe kerülne, mint a vasúté. Figyelmen kívül hagyta továbbá, hogy azokon a vonalakon, ahol az árufuvarozás megmarad, gyakorlatilag nincs megtakarítás.

A kormányzat kísérletet sem tett a meglévő vasútvonalak feladattal történő ellátására. Magyarország az egyetlen, ahol a postát – a vasútét is – közúton szállítják, ahol logisztikai központ épülhet vasúti kapcsolat nélkül, ahol a külföldi kamion tankolás és útdíj megfizetése nélkül áthaladhat.

A nemzeti vagyon és a környezet védelme, a szociális és gazdasági helyzet javítása érdekében kérjük a Kormányzatot a következőkre:

1. Biztosítsa a Regionális Közlekedésfejlesztési Irodák hálózatának hatékony, szakmai működésének feltételeit; ne „előlegezze meg” az irodák által teendő döntéshozatali javaslatokat vonalbezárási döntésekkel. Szólítsa fel az Irodákat szakértői tanácsadó bizottságok létrehozására a kistérségi közlekedési szövetségek felállításának elősegítésére. A bizottságban kapjanak helyet mindazon típusú szervezetek, melyek helyben a közlekedési szövetségek lehetséges résztvevői lesznek: helyi és térségi önkormányzatok, politikusok, közlekedési vállalatok, civil szervezetek.
2. Biztosítsa a közlekedési szövetségek létrehozásának és működésének jogszabályi, pénzügyi feltételeit.
3. A következő évi költségvetésben hozzon létre külön pénzügyi alapot a térségi közlekedési szövetségek finanszírozására és fejlesztésére.
4. Alkosson jogszabályt a közcélú személyszállítási szolgáltatások (munkába-, iskolába járás, közigazgatási, igazgatási, egészségügyi, sport, turisztikai, művelődési, kulturális) minimális mértékéről, és annak finanszírozási feltételeiről.
5. Hozzon létre a MÁV-tól független szakértői bizottságot a vasúti mellékvonalak helyzetének vizsgálatára. A bizottság elfogulatlanul, szakmai alapon, hatástanulmányokkal, az esetleges megszüntetés esetén bekövetkező térségi, társadalmi, gazdasági, környezeti hatások számbavételével tegyen javaslatot. A szakértői bizottság mellett működjön egy társadalmi bizottság is a GKM, az érintett civil szervezetek és önkormányzati szövetségek részvételével.
6. A fenti kezdeményezés és társadalmi vita eredményeképpen készítse el Magyarország *vasúti mellékvonali és kistérségi közlekedési koncepcióját* az érintett önkormányzatok és civil szervezetek bevonásával.
7. Tegye lehetővé és ösztönözze a vasúti forgalom lebonyolításához már nem szükséges épületek közösségi célú felhasználását, erre vonatkozó terveit hozza nyilvánosságra, valamint hozzon létre pályázati úton elnyerhető pénzalapot a civil közösség számára.
8. Szüntesse meg a vasút versenyképességét kedvezőtlenül befolyásoló, a közúti közlekedéssel szembeni hátrányokat konzerváló hatósági előírásokat, és tegye átláthatóvá a közúti közlekedés finanszírozását

9. Szervezze meg a közlekedési szolgáltatók közötti jobb kommunikációt, például mobiltelefon-kapcsolatot a ráhordó busz és a csatlakozó vonat között.
10. A fenti koncepció elkészítéséig és társadalmi vitájáig hirdessen moratóriumot a mellékvonalak bezárásával és szolgáltatási színvonaluk csökkentésével kapcsolatban. Vasúti mellékvonal csak abban az esetben legyen bezárható, ha annak hosszabb távon sem biztosítható megfelelő feladat, továbbá a fenntartása, üzemeltetése aránytalanul magas terhet ró a társadalomra, emiatt a további üzemeltetésének gazdasági alapjai nem biztosíthatóak. Ahol az árufuvarozás megmarad, ott teremtsen meg a személyforgalomban is a vasútvonal gerinchálózatként történő üzemeltetésének feltételeit. A bezárástól számított tíz évig legyen megőrzendő mind a pálya, mind pedig az ahhoz kapcsolódó kiszolgáló létesítmények.
11. Jogszáály mondja ki a közösségi közlekedés minden esetben biztosítandó gyakoriságát, minőségét és mennyiségi követelményeit.
12. A közösségi személyszállítási tarifák legyenek versenyképesek a gépkocsi közlekedés költségeivel.
13. A közlekedési beruházások között élvezzenek elsőbbséget a vasútállomásokon épített intermodális buszpályaudvarok, kereskedelmi létesítmények.
14. A logisztikai központok építésénél legyen alapkövetelmény a kötöttpályás kapcsolat. A tranzit teherforgalom mérséklése érdekében a határpontokon szűrjék ki a túlsúlyos járműveket és kapjon támogatást a vasúton történő kamionszállítás.
15. Az egyéni közlekedés és a közúti teherszállítás tényleges költségeit, beleértve a területhasználat költségeit is, az igénybevevővel meg kell fizettetni. Az ebből és a parkolási díjból eredő bevételeket fordítsák a közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztésére.
16. A kormányzat vizsgálja meg a meglévő vasúti hálózathoz és a vízi utakhoz kapcsolódó kerékpáros központok és regionális kerékpárforgalmi-hálózatok létesítésének lehetőségeit, és bővítse a kerékpárral történő együttutazás lehetőségeit.
17. A Nemzeti Tantervbe kerüljön bele a környezetkímélő közlekedési módokra (például a vasút előnybe részesítése iskolai kirándulásoknál) nevelés, és a gyakorlat is ennek szellemében történjen.
18. Éghajlatvédelmi feladataink, a levegő- és víztisztaság megóvása is kerüljön bele a közlekedéspolitikába.

Budapest, 2007. június 22.