



A Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa az alábbi szakmai anyagot kívánja – azzal teljesen egyetértve - felszólalásában felhasználni:

**A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB  
2007 június 22-i konferenciájának állásfoglalása,  
a térségi vasutak szerepe, a mellék- és szárnyvonalak jelene, jövője hazánkban és az Unióban**

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 elvárások 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 visszas, 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 útépítés, útfenntartás, hóeltakarítás, közlekedési lámpák, közlekedés-rendészet költségeit.

**A meglévő infrastruktúra elherdálása 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.

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 elizetes hatástanulmányok **nélkül** meghozott döntés hozadéka az elvártak a töredéke, ugyanakkor az utasok egy része többet fizet, kényelmetlenebbül, rosszabb közérzettel, hosszabb 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 érhetik 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 áru fuvarozás megmarad, gyakorlatilag **nincs megtakarítás**.

### **Gyakorlati példát említek:**

Érdekképviselői tevékenységünk közvetlen környezetében van a Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal, amelyen szintén 2007 március 3-án került megszüntetésre a vasúti személyszállítás. Most az ezen vasútvonal mentén fekvő tanyavilág lakossága, más közlekedési eszköz híján lévő, sok esetben életüket ledolgozott idős, beteg emberek maradtak közösségi közlekedés nélkül – Köncsög, Ágasegyházi tanyák, Agárdytelep, Uzovicstelep – környékén, ugyanis ezeken a helyeken autóbusszjárat sincs, ezáltal nemhogy párhuzamosság, de semmiféle közlekedés nem létezik ! Viszont ezen a vasútvonalon máig is folyik áruszállítás. A személyszállítást végző úgynevezett BZ motorkocsi egy-egy fordulóban kb. 22 liter gázolajat fogyasztott, ez mai áron nagyjából maximum 7.000,- Ft. Viszont a lakosságnak, az adót fizeti, és vonatot igénybevevő embereknek okozott kár – ha figyelembe vesszük, hogy a vonat hiánya élethetlenné tette számukra az addigi környezetüket - felmérhetetlen. Ennyit a kormány megtakarítási intézkedéséről. Mindenki számára nyilvánvaló és egyértelmű a következmény.

Egyetértve a Magyar Közlekedési Klubbal, követeljük, hogy a kormány többek között:

- 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.
- Szüntesse meg a vasút versenyképességét kedvezőtlenül befolyásoló, a közúti közlekedéssel szembeni hátrányokat konzerváló hatósági előírásokat, és tegye átláthatóvá a közúti közlekedés finanszírozását.
- A logisztikai központok építésénél legyen alapkövetelmény a kötőtpályás kapcsolat. A tranzit teherforgalom mérséklése érdekében a határpontokon szűrjék ki a túlsúlyos járműveket és kapjon támogatást a vasúton történő kamionszállítás.

Fónagy János Úr szavaival élve: Nem az a lényeg, hogy most, 2009 iszén hányan utaznak a vasúton, hanem az, mit akarunk, hogy 5 vagy 10 év múlva mennyien utazzanak.

Fontosnak tartjuk, hogy a 2007-ben bezárt vasútvonalak **újra megnyitásra kerüljenek**, egy jó, **az utasok utazási szokásait is figyelembe vevő menetrenddel működjenek**, ez a biztosítéka, hogy a lakosság elérhető környezete megmaradjon, és ne költözzenek el a közösségi közlekedés – legfőképpen a köztudottan környezetbarát vasút - hiánya miatt.

A magyar vasúti pályahálózat sűrűségét nem hátrányként, hanem elnyként kell kezelni. A jövő Magyarországot csak létező, megfelelő színvonalon üzemelő vasúttal tudjuk elképzelni. Hisszük, hogy **ebben is** hamarosan változás történik.

**Köszönjük** a vasútvonalaink megmaradása érdekében történő felszólalásunk lehetőségét a **Vasutas Települések Szövetsége elnökének, Csanádi István úrnak**.

Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa (VKDM)

H-6000 Kecskemét, Kodály tér 7. II/202. Tel/Fax: 76/417-004

e-mail: [vkdm90@index.hu](mailto:vkdm90@index.hu) honlap: <http://vkdm.fw.hu>

Elnök: Kőváry Antal

Irodavezető, elnökségi tag: Rózsa Sándor