

A Magyar Közlekedési Klub
„Határon átnyúló virágzó EU-régiókat!”
kerekasztal-konferenciájának állásfoglalása

Budapest, 2008. június 24.

A korábbi Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) mellékvonali vasutakkal kapcsolatos elképzeléseit átgondolatlanak, elkapkodottnak, szakszerűtlennek ítéljük. Álláspontunk szerint nem szabad csak a vasúttal foglalkozni, hanem egy egységes **közlekedési** modellt kellene kidolgozni, melyben a vasúton a VOLÁN és a vállalkozói autóbuszon túlmenően a falugondnoki hálózat közlekedési kapacitása is szerepet kap. Ezen keretek között szükséges a konkrét térségekben (kistérségekben, akár a határokon átnyúló rendszert alkotva) mérlegelni az ottani vasút szerepét és lehetőségeit az összefeladat megoldásában. Tévedés azt gondolni, hogy létezik valamiféle térségi vasúti külön jövő, amit az önkormányzatok költségén és összefogásával működtetni lehet.

A 2007. évben bevezetett „ideiglenes forgalomszünetelés” és a vasúti menetdíjak aránytalan emelése a vasúti személyszállítás térszűkítését, egyes területeken a közösségi közlekedés jelentős minőségi és mennyiségi visszaesését, a közösségi közlekedés ellehetetlenülését okozta érdemi megtakarítás nélkül. Sőt, az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy az intézkedés következtében folyamatosan fogy a (köz)vagyon, miközben az ígért több milliárdos megtakarítás elmaradt.

A közlekedési tárca továbbra is adós maradt a térségi közlekedési elképzelések kidolgozásával, a vasútvonalak térségi kezelésének körvonalait sem dolgozta ki. Jelenleg a magánüzemeltetés és finanszírozás feltételei még elképzelés szintjén sem ismertek. Ha nem léteznek magánüzemeltető társaságok és nem történik ösztönzés ilyenek kialakítására, netán még akadályok is nehezítik, hogy ilyenek létrejöhessenek, akkor az egész kezdeményezés hamvába hal. Az kétségtelenül előrelépés, hogy a legújabbban publikált elképzelések szerint az önkormányzatoknak nem vasútvonalak definiálatlan kistérségi tulajdonba vételéről kell dönteniük, hanem számukra átlátható feladatok elvállalásáról. Ettől azonban a kistérségi közlekedési (egyelőre csak vasúti) forma továbbra is definiálatlan, koncepció nélküli; csak most nem az önkormányzatok, hanem a nem létező magánvasutak leckéje, hogy gondoskodjanak róla. Mitől jelentkeznek most majd magáncégek erre a várhatóan ráfizetéses feladatra? Világos-e valakinek, hogy milyen feltételekkel támogatja az állam a közszolgálati tevékenységnek a piaci alapon meg nem térülő részét? Világos-e, hogy mi a sorsuk azoknak a vonaloknak, amelyre nem jelentkezik magánüzemeltető? Tudjuk-e garantálni, hogy ha az önkormányzat rendbe hozza az állomást és az odavezető utat, akkor egy fél év múlva a MÁV-START nem szünteti-e meg a szolgáltatást? Vagy akár a magánvállalkozó! Jogában áll-e nem közlekedni? Kié a szolgáltatási kötelezettség ezeken a vonalakon? Hogyan viszonyul a vasút a kistérségi rendszer egészéhez?

A helyzet megbízható rendezése érdekében javasoljuk az alábbiakat:

1. A térségi közlekedési rendszerek kialakítása, kidolgoztatása és ezen belül a vasúti pályázatok lebonyolításának felügyeletére nevezzenek ki az egyes tárcák érdekeinek összehangolására kormánybiztost.
2. A KHEM állítson fel egy független szakértői testületet a helyi érdekeket képviselő szervezetek és a civilek (köztük a környezetvédő társadalmi szervezetek delegáltjai)

bevonásával. A szakértői testület vizsgálja meg a közúti és a vasúti közösségi közlekedés költség és támogatási struktúráját és dolgozza ki az összehasonlíthatóság elvárásának megfelelő elszámolási rendszert.

3. A szakértői testület nyerjen betekintést a vonalbezárással kapcsolatos vizsgálati anyagba, illetve a témához kapcsolódó levelezésbe (tiltakozó levelek, beadványok). Legyen még joga betekinteni a MÁV, MÁV-START által készített szakértői anyagokba és érdemi válaszokat kapjon a kérdéseire.
4. A szakértői testület érdemi bevonásával a KHEM dolgozza ki a térségi vasúti üzemeltetés pályázati rendszerét, és a térségi közlekedési, ezen belül a térségi vasút üzemeltetés üzleti modelljét (modelljeit). Célszerű nem csupán egy-egy vonalon, hanem egybefüggő hálózatokon térségi vasúti társaságokat alakítani. Hozzanak létre térségi közlekedési társaságokat. A határ menti régiókban határközi kistérségi szövetséget hozzanak létre, a szomszédos országok közlekedési vállalkozásainak, önkormányzatainak részvételével. Ennek kimunkálására működjenek együtt. Ezek a vasúti működés mellett az azt kiegészítő autóbuszos rá- és elhordó hálózatok kialakításában, valamint egy egységes jegyrendszer működtetésében, továbbá a térségi közösségi közlekedés marketing-promóciójában is szerephez juthatnának.
5. A kidolgozott elképzeléseket a végleges döntés előtt a KHEM bocsássa társadalmi vitára. A döntéseket az Országgyűlés hagyja jóvá.
6. Az első körben pályázható 7-10 vonal listájára kerüljenek fel azok a vonalak is, melyek 2007. március 4. óta szünetelnek, de újrarendezésükre erős társadalmi igény van. (Pápa-Csorna, Kál-Kápolna-Kisterenye, Kecskemét-Fülöpszállás stb.).
7. A 2008 decemberével szüneteltetésre szánt 38 vasútvonal menetrendjét hosszabbítsák meg 2010. december 31-ig, ezt nyilvánosan jelentsék be, és a MÁV-START menetrendjében is foganatosítsák! Ezen időpontig dolgozzák ki és léptessék életbe azokat az intézkedéseket, amelyekkel ezek a vonalak hosszabb távon is stabilan működtethetők.
8. A pályázati kiírásra kerülő vonalak számára biztosítsák a folyamatos, meghirdetett menetrend szerinti üzemelést az üzemeltetés-váltás időszakában is.
9. Tekintettel arra, hogy valószínűleg ma még vasúti személyszállítási működési engedéllyel nem rendelkező társaságok fognak pályázni, továbbá a vasúti járművek beszerzése, felújítása legalább 12, de inkább 18 hónapot vesz igénybe, ez az üzemeltetés-váltási időszak idején pályáztatás esetén legkorábban 2009 decemberében érhet véget, de reálisabban 2010 decemberéig kellene tartson.
10. A mellékvonalak önkormányzati tulajdonlásának jogi feltételeit meg kell teremteni annak érdekében, hogy az ÚMFT ROP forrásból tudjanak forrást pályázni a vonalak felújításához, illetve esetlegesen járműbeszerzéshez.
11. Lehetővé kell tenni, hogy (különösen a teherforgalmat is bonyolító) mellékvonalak saját hálózati üzletszabályzattal rendelkezzenek, ami megfelelően biztosítja a határköltség alapú használatárányos infrastruktúra-használati díjfizetés uniós elvének teljesülését.
12. Az üzemeltetést átvevő (vasúti) társasággal kössön sokéves közszolgáltatási szerződést a KHEM, és egyben (akár már a pályázati kiírásban) garantálja, hogy a vasútvonal által érintett viszonylat helyközi közösségi közlekedési hálózatának (menetrendi struktúrájának) és menetrendjének kialakításába a pályázó beleszólást kapjon.

13. Annak érdekében, hogy az egyes vasútvonalak minél jobb eséllyel üzemeltetőre találjanak, a kormány a helyi érdekeltek bevonásával készítsen stratégiai tervet egyes mellékvonalak fejlesztésére, életképessé tételére az alábbi szempontok szerint:

- a) a lakosság közlekedési ellátása, ésszerű menetrend, csatlakozások, közlekedési integráció;
- b) ahol lehetséges, az áruszállítás visszaállítása, a vasúti áruszállítást versenyképesé tevő gazdasági és egyéb szabályozók bevezetésével (útdíj haladéktalan bevezetése a nehéz tehergépkocsik részére, a közúti járművek fokozott ellenőrzése a tengelyterhelés és egyéb vonatkozásokban, a hétvégi kamionstop szigorítása);
- c) a kombinált áruszállítás ösztönzése, új rendszerű vasúti/közúti áruszállítási láncok kiépítése;
- d) a vasúti és közúti személyszállítás egységes költségviselésének kidolgozása;
- e) a személygépkocsi-használat elszámolásának jelentős szigorítása;
- f) a menetrendek összehangolása, a nyugat-európai elvárásoknak megfelelően a kötött pálya előnyben részesítésével;
- g) az elmúlt évtizedek során a vasúti hálózattól és gördülőállománytól piaccellenes módon elvont fejlesztési források visszaáramoltatása;
- h) interregionális kistérségi hálózatok fejlesztése a határmenti régiókban, a Trianon által megszakított vasúti hálózatok összekötése;
- i) a vasútállomásra ráhordó személyszállítás (VOLÁN, falugondnok, magánvállalkozók) ösztönzése;
- j) az 50 km feletti, vasúttal is teljesíthető közúti autóbusz-közlekedés állami, illetve önkormányzati pénzügyi támogatásának tilalma,
- k) a vasúti csomópontokon a közút-vasút átszállító pontok, intermodális csomópontok kialakítása;
- l) a kerékpáros és a vasúti közlekedés összehangolt fejlesztése (vasúti kerékpárszállítás, B+R parkolók, stb.);
- m) a honvédségi tartalék sín- és hídanyagok felszabadítása és azonnali beépítése a vasúti provizóriumok és sebességkorlátozások felszámolására;
- n) a fővonalai pályakorszerűsítések anyagának felhasználása a mellékvonalak felújítására.

14. A nemzeti fejlesztési stratégiákban kapjon szerepet a kötőtpálya használatát elősegítő ösztönző és támogatási rendszer kialakítása.

Budapest, 2008. június 24.