

**A Környezet- és Természetvédő Társadalmi Szervezetek
XX. Országos Találkozójának
állásfoglalása
a közlekedés fenntarthatóvá tételéről, különös tekintettel a vasútra**

Energiahatékonyság integráció és innováció által

A közlekedés mindenkit érint. A közösségi közlekedés alakulása az elmúlt 20 esztendő során az „egy lépés előre, kettő hátra” szólást juttatja eszünkbe. A szektor egyetlen rendszer helyett különálló alágazatokra oszlik, melyeket túl gyakran egymással versenyeztetnek, holott az igazi versenytárs az autós közlekedés. A csekély eredmények nincsenek arányban a tarifaemelésekkel. Bár hálózat és járatsűrűség tekintetében még jobban állunk, mint sok nyugati ország, a tömegközlekedés részesedése folyamatosan csökken, holott éppen ennek ellenkezője állna érdeünkben. **Ezt a kedvezőtlen folyamatot a fenntarthatóság követelményeit szolgáló közlekedéspolitika hiánya idézte elő.**

Az éghajlatváltozás és a közeledő energiaválság miatt hamarosan kényszerpályán találjuk magunkat. Ezért elengedhetetlen, hogy a következő kormányzati ciklustól az **energiahatékonyság elősegítése egyértelmű költségvetési elsőbbség** legyen a társadalom és gazdaság egészében, beleértve a közlekedési infrastruktúra célirányos javítását, az egyéni és közösségi közlekedés fenntarthatóságát megalapozó műszaki és forgalomszervezési innováció támogatását. Tekintettel a tömegközlekedési szolgáltatók és az infrastruktúra állapotára, szükséges tisztázni és haladéktalanul gyakorlatba átültetni a hosszú távú közlekedéspolitikai célkitűzéseket. A szükséges szerkezeti és infrastrukturális intézkedések által a **közösségi közlekedés teljes vertikumát kell korszerűsíteni és következetesen egyetlen rendszerré alakítani** – kisebb, újító és hatékonyságnövelő lépések révén egyszerre a városi, elővárosi, helyközi és távolsági közlekedésben, felölelve a teljes mobilitási láncot a gyalogos, kerékpáros és autós forgalommal együtt. Az infrastrukturális beruházásoknál az energiahatékonyság követelménye mellett a hosszú távú viszonylati és menetrend-tervezés határozzák meg a sorrendet. A globális energiahelyzet és a hajtástechnológiai fejlődés tisztázódásáig célszerű felfüggeszteni a gyorsforgalmi útfejlesztéseket, ehelyett a teljes vasúti pályahálózatot szükséges felújítani, korszerűsíteni, a közút tekintetében pedig át kell térni a meglévő hálózat jobb karbantartására, annak tehermentesítésére a vasúti szállítás előnyben részesítése által, valamint olyan pontszerű fejlesztésekre – például intermodális csomópontok, rövidebb kerülőutak és többsávos szakaszok, forgalomirányító és forgalomcsökkentő létesítmények – melyek által viszonylag kevés pénzzel hatékonyan enyhíthetők a helyi közlekedési gondok. A nem közszolgáltatásnak minősülő közlekedési alágazatok (mint a személyautó- és tehergépkocsi-közlekedés) teljes egészében fizesse meg az általa okozott költségeket, beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit (többek között a használatarányos útdíjjal).

Térségi közlekedés

A szakemberek már kicölöpözték a menekülési útvonalat: **országos integrált ütemes menetrend által optimális eszközhasználat és teljesítményszint, közlekedési szövetségek tarifális és járatintegrációval, szolgáltatási színvonal emelése vonzó üzletpolitikai kedvezmények** bevezetése mellett. Először **válságkezelni** kell, kivált a vasútnál: a legégetőbb szervezeti és pályavasúti gondokra foltot találni, a karbantartás hatékonyságát emelni szükséges, hiszen **az ütemes menetrend akár öregedő járművek és pályahálózat mellett jól teljesíthető, de csak megfelelően karbantartott pályákkal, gördülőanyaggal.** (Amikor Svájcban bevezették, Nyugat-Európa egyik legöregebb járműparkjával rendelkeztek.)

Kiváló tanulmányoknak nincs híján az ország és arról is majdnem teljes az egyetértés (aminek a mai gyakorlat sok helyütt még ellentmond): a vasúté az elsőbbség az elővárosban, a távolsági szektorban és a nagy agglomerációk között. Viszont már a megyeszékhelyek közötti vasúti összeköttetés létjogosultságát megkérdőjelezte a jelenlegi kormányzati kurzus, a mellékvonalak üzemben tartása pedig polgárok széles köre szükségtelennek, kevésbé hatékonynak tartja. Az emberek nyilvánvalóan csak a jelenlegi alacsony színvonalon ismerik a mellékvonali üzemet. Ezzel szemben számos külföldi példa mutatja, hogy gyéren lakott vidéken is előnyös a hatékony, fenntartható térségi vasútüzem. Leginkább a térségi közlekedési integrációt illetően lelhetők fel ismerethiányok, félreértések, szakmai és lakossági körökben egyaránt. Az érintett, gyakran halmozottan hátrányos kistérségek érdekérvényesítő képessége alacsony, szemben a közúti lobbival. Így nézve nem meglepő, hogy a tavaly nyáron beharangozott vasúti reformlépések közül végső soron egyedül a mellékvonalak bezárása valósult meg.

A 2009. évi vasútbezárások során 24 vonalon, 838 kilométeren szűnt meg a vasúti személyszállítás. Tekintettel a MÁV üzleti tervére és a 2007. évi hasonló „szüneteltetések” tapasztalataira, már elkönnyvelhető, hogy az intézkedés nem érte el fő célját: az államháztartást nem tehermentesítette, a vasút eredményét, hatékonyságát nem növelte, annál inkább hozzájárult a közösségi közlekedés további tévesztéséhez. A döntést nem előzte meg egy olyan **integrált közlekedési modell** kidolgozása, mely a konkrét (kis)térségekben tisztázta és megalapozta volna a vasút szerepét, potenciálját.

Az intézkedés leginkább az egyébként is hátrányos helyzetű térségeket sújtja. A 2007-ben gyakorlatilag a vasúti menetrendet átvevő járatokat sorra megszüntették, 2009-ben csak részben lett megoldva a vasúti szolgáltatás kiegészítő buszjáratok általi pótlása, következésképp egyes kistérségekben egyre nehezebben tudnak munkába, iskolába, hivatalokba, egészségügyi intézményekbe jutni.

A megszüntetett vonalak helyett beállított buszjáratok gyakran nem kapcsolódnak a vasútállomáshoz, továbbra sincs összehangolva a busz és a vonat menetrendje. Ráhordás helyett jellemzően a még működő vasúti vonalszakaszoktól is egyre inkább a párhuzamos, közvetlenül csatlakozó buszjárat és az egyéni közlekedés szívja el az utasokat, tovább csökkentve a vasútüzem és a teljes közösségi közlekedés hatékonyságát.

A vonalbezárásokkal elért megtakarításokról nem készült hiteles kimutatás sem 2007-ben, sem most. Ugyanakkor a „szünetelő” vasúti pályákat, épületeket, biztosítóberendezéseket lopásveszély és az idő vasfoga fenyegeti.

A Környezet- és Természetvédő Társadalmi Szervezetek XX. Országos Találkozója alábbi javaslatokat teszi a Kormánynak és a MÁV-nak:

1. **Az elkövetkező két kormányzati ciklus alatt állítsák helyre a nemzeti vasúthálózat integritását.** Megfelelő szolgáltatás esetén a legtöbb vasútvonalra igény lenne, ezért ahol a pályaállapot lehetővé teszi, korszerűsítés mellett támogatjuk a kormányra készülő politikusok azon szándékát, hogy a személyszállítást a „szünetelő” vonalakon állítsák helyre. Ahol pedig a pályaállapot kritikán aluli, indokolt esetben zárós határidőn belül gondoskodni kell a pályarehabilitációról. A pályafejlesztések a továbbiakban nem korlátozódhatnak Budapestre és a nemzetközi távolsági korridorokra. A nemzetközi tapasztalatok bizonyítják, hogy mindenütt jelentősen megnőtt a mellékvonalak igénybevétele, ahol magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítottak.
2. Rögzíteni kell, hogy a **turisztikai és szabadidős célú** utazás ugyanolyan **közérdek**, mint a hivatásforgalom (egyéni közlekedés visszaszorítása, energiahatékonyság, környezetvédelem, turisztika, népegészségügyi és szociális tényezők). Egyes vonalak esetén, mint Szilvásvárad–Putnok a hétvégi idényjellegű menetrend kiszolgálhatja a kirándulóforgalmakat amellet, hogy átmeneti megoldást jelent a vonal életben tartására az átfogó megoldás eléréséig.
3. Fent nevesített célok érdekében a kormány számszerűen teljesíthető feladatként kösse ki a szolgáltatóknak az utaslétszám növelését, a költségek csökkentését és az állami vagyon gondos kezelését. A teljesítés elmulasztásának legyen következménye az ésszerűség határán belül és elsősorban a menedzsment javadalmazásánál (a szankció ne az utasokat sújtsa).
4. A napi csúcs lapítása és az egyéni gépjármű-közlekedés visszaszorítása érdekében javasoljuk az egész áru menetdíjak csökkentését, a kedvezményrendszer felülvizsgálatát, az üzletpolitikai kedvezményrendszer célirányos kiterjesztését, továbbá a félárú turistajegy visszaállítását, az alkalmi 50%-os menettérti kedvezmény körének bővítését, egyenlő feltételek melletti igénybe-vehetőségét
5. Egyszerűsített mellékvonali üzem bevezetése szükséges törvényi és gyakorlati szinten.
6. Indítsanak korszerűsítési programot meglevő mellékvonali szerelvények felújítására és korszerűsítésére, majd új járművek beszerzésére. Ennek során helyzetbe kell hozni a hazai járműipart. Ezen belül célszerű a poggyásztéres Bz-ék felújítása a kerékpárral történő utazás könnyítésére. Különítsenek el pályázható állami forrásokat vasúti épületek felújítására, hasznosítására, a vasút környékének rendbetételére. (Az utóbbi években településközpontok felújítására jelentős pénzüsszegek álltak rendelkezésre!) Meg kell akadályozni az értékes vasúti ingatlanok pusztulását. Az alternatív hasznosítást lehetővé tevő eljárást egyszerűsítsék. Hatékonyabb együttműködés és kommunikáció kell az önkormányzatokkal, helybeliekkel. Utaskiszolgáló létesítmények tekintetében a színvonal emelését kis költségű kényelmi, közérzetet javító felújításokkal lehet elérni, mint például emelt peronok, padok, vandál- és lopásbiztos esőbeállók.
7. Nagyobb figyelmet kell fordítani a vasúti dolgozók képzésére az utasokkal érintkező vasutasok jobb felkészültsége érdekében.
8. Az utastájékoztatót a vidéki hálózatokon is szükséges fejleszteni – főleg a nem horribilis befektetéssel járó fejlesztésekre gondolunk, pl. mellékvonali állomásokban a fővonalai csatlakozások részletezése a vonatindulási táblán, felkészültebb pénztárszemélyzet. A MÁV-Start legyen jobban felkészülve a

rendkívüli helyzetek kezelésére – legyen gyors, hatékony és utasbarát a beavatkozás (pl. udvarias és érdemi utastájékoztató üzemzavar esetén; leálló gyors utasai felár nélkül használhassák az épp érkező, félig üres Intercityt).

9. Az alacsony forgalmú vasútvonalak jobb kihasználása céljából a kormány a helyi érdekeltek bevonásával készítsen stratégiai fejlesztési tervet az alábbi szempontok figyelembe vételével:

- a lakosság közlekedési alapellátásának biztosítása: ésszerű ütemes menetrend, csatlakozások, közlekedési integráció;
- ahol lehetséges, az áruszállítás visszaállítása, azt versenyképessé tevő gazdasági és egyéb szabályozók bevezetése (használatarányos útdíj nehéz tehergépkocsik részére, közúti járművek fokozott ellenőrzése a tengelyterhelés és egyéb vonatkozásokban, hétvégi kamionstop szigorítása);
- a kombinált áruszállítás ösztönzése;
- a vasúti és közúti személyszállítás egységes költségviselésének kidolgozása;
- a személygépkocsi-használat elszámolásának jelentős szigorítása;
- a menetrendek összehangolása, a nyugat-európai elvárásoknak megfelelően a kötött pálya előnyben részesítésével;
- az elmúlt évtizedek során a vasúttól piacellenes módon elvont fejlesztési források visszaáramoltatása;
- interregionális kistérségi hálózatok fejlesztése a határmenti régiókban, a Trianon által megszakított vasúti hálózatok összekötése (például: Fehérgyarmat–Zajta–Szatmárnémeti, Mátészalka–Csenger–Szatmárnémeti, Abaújszántó–Hidasnémeti–Kassa, Vésztő–Nagyvárad, Battonya–Ópécska–Arad);
- a vasúti gerincvonalra ráhordó személyszállítás ösztönzése (VOLÁN, falugondnoki buszok, magánvállalkozók);
- a vasúttal is teljesíthető közúti busz közlekedés állami, illetve önkormányzati pénzügyi támogatásának tilalma;
- vasúti csomópontok továbbfejlesztése intermodális csomópontokká;
- a kerékpáros és a vasúti közlekedés összehangolt fejlesztése (kerékpárral együttutazás, B+R parkolók stb.);
- a honvédségi tartalék sín- és hídanyagok felszabadítása és azonnali beépítése a vasúti provizóriumok és sebességkorlátozások felszámolására;
- a fővonalai pályakorszerűsítések anyagának felhasználása a mellékvonalak felújítására.

Budapest, 2010. március 28.

**A Környezet- és Természetvédő Társadalmi Szervezetek
XX. Országos Találkozójának
állásfoglalása
a kamionforgalomról**

A hatalmas és rohamosan tovább növekvő kamionforgalom súlyos károkat okoz a környezetben, az utakban, az épületekben és nem utolsósorban az emberek egészségében. Ugyanakkor a kamionok üzemeltetői messze nem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Szakértői számítások szerint évente több ezermilliárd forintot tesz ki az a költség, amelyet a nehéz tehergépkocsik okoznak Magyarországon, és amelyeket nem az üzemeltetők fizetnek meg, hanem az egész társadalom. Különösen visszas, hogy a külföldi kamionok után, amelyek az országunkon történő áthaladásakor alkalmanként akár százezer forintot meghaladó kárt, költséget is okoznak, legfeljebb a 2760 forintos autópályadíjat fizetik ki (sokszor még azt sem, mivel a hatóságok nem tudják behajtani tőlük sem a díjat, sem a díjfizetés elmaradása miatti büntetést). Rendkívül gyakori, hogy a nehéz tehergépkocsik vezetői az egyébként is laza szabályokat gyakorta megszegik.

A helyzet javítása érdekében sürgetőnek tartjuk az okozott költségeknek megfelelő útdíj kivetését a nehéz tehergépjárművekre az ország minden útján. Szükséges az ellenőrzések fokozása és a büntetések szigorítása is (a sebességkorlátozások maradéktalan betartatása, a túlsúlyos járművek drasztikus bírságolása és kényszerátrakatása stb.). Emellett fokozottan kell fejleszteni a vasúti áruszállítást, beleértve a kombinált fuvarozást (többek között a Ro-La forgalom ösztönzését a megfelelő eszközpark beszerzésével és a terminálépítés támogatásával). Ahol technikailag lehetséges, kötelezővé kell tenni a vasúti áru fuvarozást a közúti helyett.

Hortobágy, 2010. március 28.