

Térségi közlekedés, a vidék élhetősége

A Magyar Közlekedési Klub és a Vasutas Települések Szövetsége
konferenciája állásfoglalása
Budapest, 2009. október 27.

A konferencia szervezői az utóbbi évek során folyamatosan napirendben tartották a térségi közlekedési rendszerek, a regionális vasutak, a vidéki, a határ menti, a hátrányos helyzetű régiók fenntarthatóságának, az életkörülmények javításának kérdéseit. Az elmúlt években tartott kerekasztal-beszélgetések, konferenciák, az elkészült kiadványok, dokumentumok, a nyilatkozatok, a közös gondolkodás a helyi erővel, civil szervezetekkel, az önkormányzatok képviselőivel, a szakmai tudományos műhelyek, a közlekedést működtető szervezetek és az államigazgatás, valamint a döntéshozók személyiségeivel, a párbeszéd, az eszmecserék sokat vittek előre a jövő teendőinek megfogalmazása területén.

Az elmúlt hónapok kormányzati kommunikációja, a helyközi közösségi közlekedés gyors átalakítását célzó intézkedéscsomag, a nyár végi kormányrendelettel a decemberben életbe lépő – még mindig csak készülő - vasúti és Volán menetrendekig arra hívták fel a figyelmet, hogy ismét veszély fenyegeti a sok évtized alatt kiépült közösségi közlekedési hálózatot, a térségek ellátását, és sok helyen vasútvonalak szüneteltetése, másutt a teljesítmények visszafogása szerepel a tervek között.

Német partner szervezetünk, a pro Schiene ugyancsak évek óta foglalkozik a regionális vasutak kérdésével, újra és újra bemutatva az azokban rejlő lehetőségeket. Most az idei kiadványukból - amely 15 tartomány egy-egy sikeres vasút megújítási példáját ismerteti - készítettünk egy magyar változatot, azt illusztrálva, hogy a különböző helyzetekben, eltérő településszerkezeti, fejlettségi, beépítettségi és közlekedési hálózati viszonyok között milyen tartalékok vannak a kötőpályás közlekedésben és annak integrációjában a többi közlekedési móddal.

A konferencia során módunk volt történelmi kontextusba helyezni a hazai vasúthálózat kialakulását, funkciói változását, s annak létjogosultságát a 21. századi viszonyok között is. Működő példákon keresztül áttekintettük a térségi, regionális vasutak szervezeti, működtetési feltételeit, mely tapasztalatok hasznosíthatóak lehetnek az előttünk álló közlekedés-regionalizációs feladatok során. Ennek kapcsán érintettük a közlekedési szövetségek létrehozásának elemeit, módozatait, lehetőségeit, melyek ma már széleskörű együttműködési formát jelentenek európai régiók közösségi közlekedésének működtetése terén. Kitértünk a vasúti közlekedés gazdaságosságának kérdéseire, melyek a mai - meglehetősen igazságtalan, aszimmetrikus támogatási, adó, és költségvetési finanszírozási rendszer, valamint az externális költségek jó része figyelmen kívül hagyása mellett - útmutatót jelenthetnek a közeljövő e területet is érintő döntései, értékrendje alakításában. Ezen belül külön foglalkoztunk a vasútnak a térségek közlekedésében betöltendő szerepével, amely a valódi közlekedési integráció, a munkamegosztás, a térségi fenntarthatóság alapeleme lehet.

A konferencia résztvevői, a megjelent szakértők, a civil szervezetek képviselői, közlekedés-működtetők, döntéshozók és más érdekeltek felkérjük a Kormányt, mindenképp a közlekedési kormányzatot, hogy - a szakmailag előkészítetlen, átgondolatlan ötletelés helyett - haladéktalanul kezdje meg egy megalapozott regionális közösségi közlekedési koncepció kidolgozását. Ez nyilvánvalóan nem a nyári kormányrendeletet követő néhány napos vagy hetes határidőkkel kialakított ad hoc intézkedési sort, hanem az érintett szakmai, és civil szervezetek bevonásával, szakmai műhelyekben, konzultációkkal, adatokkal, gazdasági

számításokkal, elemzésekkel alátámasztott tervezetek megvitatásával, javaslatok beépítésével kialakított, a jelenlegi kormányzati cikluson jóval túlnyúló programot jelenthet.

Ugyancsak felkérjük a Kormányt, ezen belül a pénzügyi és a szaktárcát, hogy tegyenek érdemi lépéseket a közúti és a vasúti közlekedés közötti támogatási, finanszírozási, adózási és más aránytalanságok megszüntetése érdekében, különös tekintettel a hosszútávú, energetikai, klímavédelmi és fenntarthatósági célkitűzéseinkre. Gondolunk itt egyebek mellett az üzemanyagok jövedéki adótartalma valorizálásának 2002 óta történő elmaradására, az autópálya építések kedvezményeire, melyekben a vasúti pályaépítések és rekonstrukciók nem részesülnek, a közúti és a vasúti pályahasználati díjak közötti hatalmas különbségekre – utóbbiak terhére - vagy a magáncélú autóhasználat céges költségként történő elszámolási lehetőségeire, amelyek együttesen ezermilliárdos nagyságrendű versenyhátrányt jelentenek a vasútnak.

Ennek kapcsán egy fokozatos értékrend-váltásra kérjük a Kormányt és szerveit, amit azzal kezdenének, hogy felhagynak a közösségi közlekedés és ezen belül a vasút elleni sajátos hangulatkeltéssel, amivel ezeket egyfajta közpénz-nyelő szféraként, míg az autózást és a közúti szállítást közérdekű és üdvös tevékenységként állítják be, szembemelve az európai trendekkel és törekvésekkel.

Kérjük a Kormányt és a szaktárcát, hogy a közösségi közlekedést érintő fontosabb hiányzó jogszabályok előkészítését kezdje meg, gondolunk itt, a közszolgáltatási és a közhasznossági törvényre, ezen belül a helyi és a helyközi közösségi közlekedési, közszolgáltatási ellátási kötelezettség definiálására, és annak szintje meghatározására, továbbá a közlekedési szövetségek kialakításának szervezeti, jogi és finanszírozási feltételrendszerének kialakítását. Utalunk itt számos EU és más európai ország jogalkotására, ahol személyszállítási, közösségi közlekedési, regionális közlekedési törvények ill. jogszabályok alapján működtetik az adott szférát.

A vasúti menetrendi tervezetben jelzett, szakmailag előkészítetlen vonal szüneteltetések visszavonására szólítjuk fel a Kormányt, tekintettel arra, hogy azokat semmilyen érdemi gazdasági számítások nem előzték meg, csupán meglehetősen sajátos politikai alkuk, melyek mindenfajta szakmai alapot nélkülöznek. Kérjük a Kormányt, ébredjen végre annak a felelősségének a tudatára, miszerint ezen a téren is hatalmas, csak ezermilliárdokban kifejezhető állami közvagyon kezelését végzi a vállalatain keresztül. A vasúti szárnyvonalak időleges bezárása rövid időn belül hatalmas vagyronvesztést eredményez, miközben a felújítás költségei csaknem azonosak a jogszabályokban előírt teljes megszüntetés, a rekultiváció, a környezeti mentesítés költségeivel.

Álláspontunk szerint felelőtlenség addig a vasúthálózat csonkolása, amíg a 2007. évi vonalszüneteltetések hatásának tételes elszámolása nem történt meg, és ameddig nem történtek meg a szükséges intézkedések a meglévő infrastruktúra lehetséges felhasználásának ösztönzésére. Úgy gondoljuk, hogy a tervezett intézkedések eddigi visszhangjára is célszerű lenne azokat visszavonni. Most nem a politikai bátorságra, hanem a józan, megfontolt, körültekintő vizsgálatok alapján megalapozott döntésekre lenne szükség.

A korábbi szakmai vizsgálatok és a német példák is azt bizonyítják, hogy a vasút gondjainak forrását nem a mellékvonalak területén kell keresni, így a megoldást sem a következetes forgalom-szünetelés jelenti.