

Összefoglaló

A térségi vasutak szerepe

A mellék és szárnyvonalak jelene, jövője hazánkban és az Európai Unióban
c. konferenciáról

Magyar Közlekedési Klub

2007. június 22.

Parlament Kongresszusi terme

A konferenciának háttere volt egyfelől a Magyar Közlekedési Klub által az elmúlt években szervezett vasúti és közlekedési kerekasztalok sorozata, legutóbb elmúlt ősszel a mellékvonalak tárgykörében, másfelől a regionális vasutakkal kapcsolatos két térségi kísérlet, amelyek összefoglalóját a Magyar Vasúti Hivatal közzé tette. Továbbá azok az aggodalomra okot adó folyamatok, amelyek a mellékvonalak, és a regionális vasúti kezdeményezések kapcsán az elmúlt hónapokban is tapasztalhatóak voltak, további vonal bezárási tervek, esti, éjszakai korlátozások tervei, ill. az e területet felölelő, koherens, előremutató politika hiánya.

A konferenciának alkalmat adott a német **Pro-Schiene**, vasúti támogató esernyő szervezet közelmúltban megjelent kiadványa – Város, vidék, vasút – amelynek magyar verziója is elkészült, és megkapták a konferencia résztvevői, s a német partner felajánlotta támogatását, és részvételét rendezvényünkön.

A konferenciát élénk érdeklődés övezte, döntéshozók, parlamenti képviselők, polgármesterek, szakmai szervezetek, kormányzati intézmények képviselői, civil szervezetek, kutatók, egyetemi hallgatók egyaránt megjelentek.

A konferenciát **dr.Szili Katalin az Országgyűlés elnöke** nyitotta meg. Utalt a vasút múltjára, kiépülésére a XIX. században, majd a történelem fordulataira, zsákrégiók kialakulására, a szárnyvonalak elvágására. A 21. század azonban az EU integrációt hozta, felértékelve a régiók szerepét, a szellemiség mellett a csatlakozáshoz fizikai kapcsolatok is kellenek. A mai helyzet kapcsán visszautalt a '68-as közlekedési koncepció hatásaira, következményeire, a 2000 km-es vasút hálózat, több száz állomás felszámolására, amit máig nem hevertünk ki. A technikai fejlődés mellett igen fontos a környezet ügye, hangsúlyozta, hogy kell a vasút Magyarországon, nem vagy vasút, vagy közút a kérdés. A közlekedési kibocsátások is racionalitást kívánnak tőlünk, a fenntartható fejlődés gondolkodásmódja e területen komoly kihívás. Hegedűs Gézát idézve, „a jó irány, a jó arány”, s ebből a jó arány a helyes irány, amit a térségi közlekedésben is követnünk kellene.

Mészáros Péter MKK elnök bevezetőjében utalt az előzményekre, a mellékvonalakat érintő folyamatokra, a kapcsolódó ombudsmani jelentésre, a társadalmi részvétel nélküli döntési mechanizmusokra, a mellékhatásokra, így a vagyonszétválásra, a társadalmi, térségi hatásokra. Fontos feladat a regionális közlekedési rendszerekben való gondolkodás, a térségi megközelítés, a kommunikáció, a tájékoztatás. Kitért az aktuális, un. azonos vasúti és közúti tarifák anomáliára, a vasút eleve hátrányos helyzetére, pozitív cseh és osztrák példákra, ahol már a tarifák is kedvezőbbek a hazainál, a közlekedési szövetségek változatlan hiányára, és vasúti menetdíjaink drasztikus emelkedésére, elsősorban a kedvezmények csökkentése kapcsán.

Andreas Geissler a Pro-Schiene részéről bemutatta szervezetüket, 16 civil szervezeti, és 74 cég taggal, a vasút területéről, civil, fogyasztói érdekképviseleti szervezetekkel. A német helyzetet is a hanyatlás jellemezte a 70-es 80-as években a vasút területén, a bezárások ördögi körével, sok tekintetben hasonlítva a mi mai helyzetünkhöz. A változást a torlódások, a környezeti gondok, a veszteségek, a külső költségek növekedése, ill. ezek felismerése hozta meg. Komoly lehetőségeket, potenciált érzekelt a modal split, az eszközhasználat vasúti irányú elmozdításában. Ennek fontos eleme a regionális vasút, a regionalizáció volt, amely valóban közérdeknek minősült. A szövetségi államok 94/96 időszakában újra nyitottak

számos vonalat, minőséggel, tarifákkal tudtak eredményt elérni, az üzemanyagadó kereszt finanszírozó hozzájárulásával. 1994 és 2005 között az igények gyorsabban nőttek a regionális vasutak területén, mint a hálózat és a kapacitás, így a vonalhossz 26,5%-al, az utas km szám 38%-al, az utas szám 48%-al nőtt. Kiadványuk 16 jó példát mutat be a tartományokból. Fontos tanulság, hogy a busz helyettesítések esetén az utasok mintegy 46%-a elveszett, a busznak ráhordó szerepet szántak a vasútra, illesztett menetrendekkel. A magyar lehetőségekhez, jelentősnek tartja a vasúti potenciált az utazási igények tekintetében, lépésről, lépésre lehet haladni, elindulni, nem drága intézkedésekkel, jó kapcsolatokkal, a közösségi közlekedés, mint egész kezelésével.

Molnár Katalin az Ipoly Eurégió térségfejlesztési menedzsere a szlovák oldalról Besztercebánya megyét mutatta be, utalt az ipolyvölgyi vasút múltjára, lehetőségeire, a magyar szlovák viszonylatban a személyforgalom megszűnésére. A Nagykürtös, Nógrádszakál, Ipolytarnóc, Losonc vonalat a szlovák vasutak hagyományosan teherforgalomra használják, évi 60 millió Ft-os díjat fizetnek, a magyar szakasz felújítása is megtörtént. Megemlítette a pozsonyi regionális vasutat, mint pozitív példát 2003-ból, amely jól egyesíti a köz és a magán érdekeket, a szakmaiságot, az önkormányzatok, a cégek, befektetők érdekeit. Szlovákia vasút hálózata is „elmaradott”, 75 km/1000km², az EU átlag 47 km. Fontos elem még az Ipoly hidak felújításának, újra építésének várható kedvező hatásai, ill. a Drégelypalánk - Ipolyság hiányzó rövid pályaszakasz újra építésének igénye, továbbá Losonc felértékelődése, II. Fejlesztési terv, ipari park, repülőtér, termálvíz hasznosítás, turizmus.

Szabó Tibor, Ipolytarnóc polgármestere, Harccal a vasútért mottóval szökött hozzá, ill. tartott előadást. Utalt a vasút elmúlt évtizedek-beli hányattatásaira, visszaszorulására, legutóbb pedig a kistérségi vasúti társulások próbálkozásaira, Balassagyarmat, ill. Vésztő. Ő is kitért a szlovák vasúti kapcsolatok helyreállítási igényeire. A további leépítés nem tolerálható, utalt a legutóbbi 70 vonal bezárási tervekre, egyedül nem megy, minden érintettnek meg kell szólalnia, gazdasági és politikai kérdésekről van szó. Ipolytarnóc zsáktelepüléssé vált a fentiek kapcsán, miközben jelentős turizmus potenciál van helyben, Európa Diploma, konferencia központ, szálloda, határőr laktanyák hasznosítása. Kitért a Vasúti Hivatal térségi vasúti kísérlete anyagára, amely a súlyos korlátok ellenére is ésszerű, végrehajtható javaslatokat is tartalmaz. Stop-ot hirdetett az üzemszüneteknek, a teljesítmény korlátozásoknak, ez esti busz helyettesítésnek.

Bibók Zsuzsanna KVVM főosztályvezető helyettes, a vasút környezeti előnyeit emelte ki, a közlekedés környezeti hatásait tekintette át, fajlagos fogyasztás, emisszió, üvegházi gázok, területhasználat, zajvédelem, az externális költségek beépítési igénye tekintetében. Utalt a vasutat érintő színvonal javítás, a díjpolitika, az aktuális közlekedéspolitikai által is deklarált feladataira.

Öcsi Béla a Vasúti Hivatal szakértője a térségi vasúti kísérlet tapasztalatairól beszélt. 2004 kormányhatározat: Körös, Nógrád, mint nem izolált térségek. Jellemző a MÁV-on belüli nem önálló társaságok gúzsba kötött jellege, a kapcsolódó menetrendi, járatszerkesztési, menetidő, csatlakozási, utazás-kényelmi, kihasználási gondok. Jelentős teher az 50 éves pálya, a gyenge Volán együttműködés, ugyanakkor javulnak az önkormányzati kapcsolatok, pl. VTSZ, Vésztő, közmunka, karbantartási programok. Jellemzőek az utasszámlálás jelentős eltérései, a díjmentes utazások igen magas aránya. Több utas van, mint gondoljuk, azonban jelentkeznek a nagyvasúti üzem, felfogás alkalmazásának hátrányai, kevés a helyi kompetencia, a helyi igények kielégítésére. Az eszközök átadási, gazdálkodási elhatárolási igénye is jelentkezik, amivel foglalkozni kell, ennek is betudhatóak a korlátozott eredmények. A MÁV ebben a formában alkalmatlan a térségi vasutak működtetésére. Javaslat: önálló céggként működés, integrált társaság, önkormányzati társulás formákban. Döntés, felelősség helyben, a jogi háttér, a finanszírozás megoldása, kistérségi önkormányzatok, mint új szereplők, a

benchmarking lehetőség felmerülése, viszonyítási pontok, mibe kerül valójában a dolog, ennek kapcsán a szabályozási környezet fontossága.

Tar Sándorné a MÁV ZRt. főosztályvezetője az eltérő szempontok, megközelítések fontosságát emelte ki, - pénzügyi, szociológiai, környezeti, stb. – az önkormányzatok, mint megrendelők lépjenek fel. Harmonikus fejlődés, és konszenzus igénye, mellékvonalak + térségi vasút. Értékelési szempontok: utasforgalom, helyettesíthetőség, áruforgalom, infrastruktúra és területfejlesztés, környezetvédelem, a társaság működtetése, agglomerációs közlekedési szerep, nemzetközi kapcsolatok, hálózati szerep. A térségi program működési tapasztalatairól is szólt, a MÁV-Állam szerződés mellett, Állam-önkormányzat, ill. önkormányzat-üzemeltető szerződés igénye is felmerül. Térségi integrált vasúti társaságra lesz szükség, - személyszállítás, pályauzemeltetés, intermodálisan optimalizált helyi közlekedési szövetség keretében-, társulások, térségi, elővárosi vasút társaságok létrehozásának igénye. Bevételek: menetdíj, pálya hozzáférés, állomási szolgáltatások, saját bevételek, közszolgáltatási szerződés, a fejlesztési elemekre is kiterjedően. Kapcsolódó kormányhatározatok: 2130/2006, ill. 2185/2005. Célkitűzések: közlekedési szövetségek, kedvezmény rendszer, transzparens közlekedéspolitiká, a közösségi közlekedés fejlesztési prioritása – GKM Közszolgáltatás Fejlesztési Főosztály, ill. Regionális irodák -.

A második részben a felkért és egyéb hozzászólók következtek:

Herbály Imre országgyűlési képviselő, a Tisza tó Térség Fejlesztési Tanács elnöke, az idegenforgalmi körzet komoly látogatottságára, amely vasútvonalakkal jól megközelíthető + személyautó, kerékpárút hálózat, utalt. A rendszerszemlélet, az együttműködés fontosságát emelte ki. **Szántó János országgyűlési képviselő** a közlekedési szolgáltatások komplex összhangja fontosságára utalt, felelős tárca a GKM, és kiemelte, hogy a kapcsolódó alap határozatokat végre kell hajtani, azok önmagukban is sokat jelenthetnek. Gazdasági racionalitásra és a társadalompolitika összhangjára van szükség. A konvergencia program a kapcsolódó szolgáltatási árkiegészítésekre 120 Mrd-ot irányoz elő.

Érsek Ákos - Magyar Vasúti Egyesülés - a szüneteltetési programoknak nem a vonalak potenciálja szerinti alakítására utalt, részben a német tapasztalatokra is vonatkoztatva, ilyen alapon bármely mellékvonal bezárható, felfüggeszthető lenne. Következmények a beszűkülő vasúti élettér, hálózat, annak hátrányaival, miközben számos elem ennek ellenére szólna, pl. az etanol projektek, más áru fajták megnyerése a közúttól, építőanyag, mezőgazdasági termékek szállítása. A GKM jogosítványait kellene, hogy gyakorolja, - menetrend, tulajdonosi döntések, megrendelő pozíció, összehangolások, párhuzamosságok a buszközlekedéssel, intermodalitás.

Csanádi István a Vasutas Települések Szövetsége elnöke, Mezőhegyes polgármestere, a 13 éve működő, 14 alapító után ma 150 települést átfogó szervezet az értékek őrzése fontosságát, a regionális vasút és az EU összhangját, az előnyök kiaknázása fontosságát emelte ki.

Lombos István országgyűlési képviselő – Balassagyarmat – a térségi vasúti program utóéletére, a menedzmentek megszüntetésére utalt, helyben, és Vésztőn is. A határ-menti együttműködés jelentős tényező lehet, azonban a hiányzó elemek miatt nehéz felmérni. Rosszak a műszaki állapotok, a feltételek, a lakossági igényeket kell a szolgáltatónak felmérnie, szólni kell a megszüntetett vonalaknál jelentkező következményekről, hallatni kell a hangunkat. Valóban független szakmai hatástanulmányokra van szükség, a kapcsolódó területeken bekövetkező hatások felmérésével, bemutatásával.

Soós József dr. szerint a **Kisterenye Kál-Kápolna** vonal kapcsán a csatlakozások teljes hiánya is szerepet játszott a felfüggesztésben, miközben a térségben jelentős a bejáró forgalom. A vonat pótló buszok most sem biztosítják a kellő kapcsolatot, és komolyak a kétélyek a téli közlekedéssel kapcsolatban. Valótlan tézisekre építettek a döntésnél, pl. párhuzamos közlekedés nem volt a vonal nagy részében, ellenben új párhuzamosságok

létesültek, pl. Salgótarján, Kisterenye, Kál-Kápolna, Eger relációkban. Az árufuvarozás igénye, pl. Mátramindszent, Kisterenye között is megvan. A turizmus hátrányai, pl. a kerékpár szállítás korlátai kapcsán is megnyilvánulnak.

Léber László a Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa képviselőjében a szüneteltetések, az áttelődés veszteségeire utalt, a vasúti érdekképviselő fontosságát emelte ki, benne az utasok jogaival, így hol, mikor, mivel utazzunk, a szabad választás joga biztosítása.

Karácsony Szilárd a Vasutasok Szakszervezete részéről, a korábbi megszüntetések, szüneteltetések hatásaira utalt, benne olyan elemekkel, félnek e a vasutasok, ill. a leépülő partner vállalatok dolgozói.

Varga Péter a Széchenyi Egyetem végzős hallgatója, diploma dolgozatában a felhagyott vonalak turisztikai célú hasznosítása lehetőségeivel foglalkozott, ennek kapcsán az újra indítás körülményeivel, feltételeivel is.

Pergner Imre - MKK ill. MÁV -: 1990-ben ezer milliárd hiányzott a MÁV-ból, elavult pálya, mozdony, és gördülő állomány jellemző, a 70-es évek óta. A dolgok reggel 6-8 között kell, hogy eldőljenek, a többi időszakban nem lehet lényeges megtakarítást elérni, ill. a fővonal veszteségek nőnek a szüneteltetésekkel. A költségek tisztességes felmérésére van szükség. Az alapkérdés a vasút-finanszírozás megoldatlansága, a MÁV minden költséget visel, ugyanakkor a közút költségei szétszórtnak, és nem jelennek meg a szolgáltatóknál. A bemutatott német példák esetében 10 vasútvonalon a pálya a DB-é, sőt 3 vonalon a forgalmat is a DB bonyolítja le. Ez azt mutatja, hogy a döntéseket kell a régióhoz delegálni. A nyugati közlekedési szövetségeknél a kötött pálya a gerincvonal, az autóbusz a valódi munkamegosztás keretében, a vasútvonalra hord rá, a párhuzamos autóbusz közlekedés nincs megengedve. Az állomásépületeket a vasút az önkormányzatok részére átadta Németországban a csomópontok kivételével.

Berki Zoltán - Cuha völgye Vasúti Védnökség - a Győr Veszprémvársány Veszprém vonal kapcsán szólt, itt a Cuha völgyi vonal megszüntetése is szóba került. A témával a közelmúltban a Sport turisztikai bizottság is foglalkozott, és foglalt állást az Országgyűlésben, hiszen számos kiemelt idegenforgalmi térség is érintett a vonal bezárásokban, mint Pannonhalma, Zirc, Győr. 14 ezer támogató aláírást juttattak el korábban Lampert Mónika miniszternek, nyilatkozatokkal a társ tárcáktól – kulturális, technikai történeti, környezetvédelmi szempontok -. Kitért a kisvasúti minta projektre, a Szob Nagyborzsöny kisvasút teljes, turisztikai célú helyre állítására, amely PEA ROP projekt.

Kardos Gábor, Baross Gábor Társaság, a kapcsolódó foglalkoztatási, egészségügyi, szociális ellátási, társadalmi, gazdasági kohéziót érintő elemekről a szubszidiaritás igényéről beszélt. Nem GDP-ben hanem GNI-ben kell már számolni – hozzáadott hazai érték – EUROSTAT. Közindítványuk van Szili Katalin házelnöknél, jogellenesség ügyben. Baross Gábor országépítő programjuk egyebek mellett, a hiánygazdálkodási leépítési folyamattal foglalkozik, aminek folytatása a konvergencia program, a vasúti finanszírozás nehézségei.

G. Szűcs László parlamenti szakértő szerint a szüneteltetésre kijelölt vasútvonalak kiválasztása véletlenszerűen történt. A meglévő pályára forgalmat kellene terelni, koncepcióváltás szükséges, „parancs” kell, magasabb szintre helyezve a megoldást. A képviselők garanciája, levél a miniszterelnöknek. Együttműködés, harmónia, politikai akarat kell, az érintett térségek egysége, grémiumai között, mint igény, ugyanakkor a MÁV „tábori csendőri” szerepe megszüntetése, parlamenti háttér szükségessége.

Számos hozzászólási igény volt még, melyekre már nem jutott idő, több írásos hozzászólás is érkezett. Így: Kripner Veronika – az Európai Unió Agrárgazdasága folyóirat – agrárgazdasági szempontok a vasúti szállításban. Serfőző András dr. főtanácsos, Észak Magyarországi Regionális közigazgatási Hivatal Nógrád megyei kirendeltség: Ne használjuk a mellékvonal

kifejezést, ill. kiemelte a Drégelypalánk - Ipolyság közötti vasúti szakasz újjáépítésének igényét. Varga Sándor polgármester Lakitelek, a Szolnok Kecskemét vonal villamosítása ügyét emelte ki. Tóth Éva Hanyi parti Közhasznú Egyesület a dél hevesi térség veszélyeztetettségét említi a munkába járók oldaláról a vasútvonalak felfüggesztése esetén. Barkó Richárd a Kisvasutak Baráti Köre részéről szakmai koordináló szervezetet javasol a térségi vasutak létrehozása kapcsán, felülről a MÁV keretei között ez nem fog menni. Krucsay János, Greenpeace Magyarország, támogatását fejezte ki a kezdeményezés kapcsán. Nehéz György MÁV ZRt. a mellékvonalak üzemeltetésének sajátos konstrukciójára hívta fel a figyelmet - egyesületek, alapítványok, cégek, magán vasút társaságok bevonásával, külföldi példákra is okulva -. Karai Zsófia Szél Egyesület a meglévő infrastruktúrák fenntartását, s ennek kapcsán a biodiverzitás megőrzését emelte ki. Verő Krisztina Bibicsei Városvédő Egyesület, a vasút hálózat, mint vagyon megőrzését kéri.

Mészáros Péter