

Címzettek:

Miniszterelnöki Hivatal	Dr. Szilvásy György miniszter
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium	Dr. Kóka János miniszter
Köztársasági Elnöki Hivatal	Dr. Sólyom László köztársasági elnök
Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium	Dr. Persányi Miklós miniszter
Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium	Dr. Lamperth Mónika miniszter
Egyenlő Bánásmód Hatóság	Dr. Demeter Judit elnök
MÁV ZRt Vezérigazgatósága	

Tisztelt Hölgyeim és Uraim !

Alulírottak tiltakozunk a Kál-Kápolna – Kisterenye vasútvonal 2007. március 3-tól elrendelt forgalomszüneteltetése ellen. Kérjük az intézkedés visszavonását, és érdemi egyeztető tárgyalások megkezdését a térség közösségi közlekedési ellátásának újraszervezése érdekében.

Álláspontunk szerint az eljáró hatóságok az intézkedés kidolgozásánál nem vették figyelembe az érintettek széles körének véleményét, nem tartottak érdemi egyeztetést a térség közösségi közlekedési ellátásának újraszervezése érdekében. A döntés előkészítés pusztán egy előzetesen kialakított koncepció végrehajtására, annak közlésére irányult. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium eljárásával – álláspontunk szerint – megsértette a szubszidiaritás elvét, és önkényesen döntött az adófizetők pénzének felhasználásáról. Álláspontunk szerint a döntés sérti az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló 2003. évi CXXV. Sz. törvényben megfogalmazott elveket is, tekintettel arra, hogy az állampolgárokat megkülönbözteti a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében a lakóhelyük szerint. A döntés ezen túlmenően más törvényes és alkotmányos jogokat is sérthet, tekintettel arra a tényre, hogy a közszolgáltatás megvonásáról szóló döntést – jogszabály hiányában – nem foglalták közokiratba, így azzal kapcsolatban a sértetteknek semmiféle jogorvoslati lehetősége nincs.

Az ügy érdekének ismertetése:

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2006. július 7-én jelentette be a közösségi közlekedés átszervezését és ennek keretében 28 vasúti mellékvonal forgalomszüneteltetését. A bejelentést követően – bár az érdekeltek bevonására, véleményük figyelembevételére több ízben ígéretek hangzottak el, a térségben a vasútvonal sorsáról, egy a jelenleginél ésszerűbb forgalomszervezésről egyeztetés nem történt. A 2006. novemberében Miskolcon az önkormányzatok részére megtartott egyeztetésen mindössze megismételték a Minisztérium álláspontját a vasúti személyszállítási közszolgáltatás megszüntetéséről azzal az indokkal, hogy párhuzamos autóbusszközlekedés rendelkezésre áll, azonos szolgáltatási színvonalat nyújt, nincs értelme két rendszert fenntartani. Valamint elhangzott, amennyiben az önkormányzatok ragaszkodnak a vasút fenntartásához, úgy az autóbusszjáratokat szüntetik meg.

2006. december 29-én a Magyar Közlekedési Klub társadalmi szervezet szervezésében tiltakozó rendezvény volt Recskén, ahol a települések polgármesterei, a helyi lakosság, és civil szervezetek mellett megjelent a MÁV ZRT, és a GKM képviselőjében Takács László Úr, aki beosztása szerint a MÁV ZRT általános vezérigazgató-helyettese. Ő kiosztotta azt a menetrend tervezetet, amellyel a „párhuzamos” autóbuszjárat meg kíván felelni a vasút kieséséből adódó többlet utazási igényeknek. A menetrend tervezet Salgótarján-Kisterenye-Kál-Kápolna-Eger meghosszabbított útvonalon a jelenlegi vasúti menetrendben szereplő 5 járatpárral közel azonos menetrendi fekvésben 5 autóbusz járatpárt tartalmaz. A meghírdetett útvonalon ezek teljesen új autóbusz járatok, Kisterenye-Kál-Kápolna viszonylatban eddig autóbuszközlekedés nem volt. A tervezett autóbuszjáratok kizárólag a vasutat kívánják helyettesíteni. Az intézkedés indoka, miszerint a felesleges párhuzamosságokat kívánják megszüntetni, és egy egységes, jobb ellátási színvonalú közlekedést nyújtanának a lakosságnak a közszolgáltatás keretében, egyszerűen nem igaz. Az intézkedés egyetlen oka, hogy az állam a vasúti infrastruktúrát nem akarja a továbbiakban fenntartani, mert az a jelenlegi szabályozási és technológiai viszonyok között költségvetési szempontból drágább, mint a közúti autóbuszközlekedés. Beadványunkhoz mellékeljük mind a vasút jelenlegi, mind az autóbuszok tervezett menetrendjét.

Hamisnak tartjuk azt az állítást is, hogy az autóbusz ugyanazt a szolgáltatási színvonalat nyújtaná. Az autóbuszokon nem lehet terjedelmes csomagokat, kerékpárt szállítani, nincs WC, a kisgyermekkel történő utazás, babakocsi szállítása is csak nagy nehézségek árán lehetséges. Előnynek mondják, hogy a tervezett autóbuszjáratok Salgótarján-Eger viszonylatban közlekednének. A vonat is közlekedhetne Salgótarjánból-Füzesabonyig, sőt akár közvetlenül Debrecenbe is. Ehelyett évek óta minden járatnál átszállási kényszer van, és a csatlakozásokat sem biztosítják. Kál-Kápolnán az 5 járat közül mindössze 1-nek van csatlakozása Budapest felé. De Salgótarjánba sem egyszerű eljutni. A járatoknak csak hétköznapokon, és akkor is csak 29 perc kisterenyei várakozás után van csatlakozása Salgótarjánba. Hétvégén Salgótarjánba és vissza vasúton csak egy hajnali járatval lehet eljutni. A többi 4 járatpár a semmibe közlekedik. A menetrend tudatosan úgy van alakítva, hogy a vonatot kevesen válasszák. Utóbb meg azt állítják, kevés az utas, az autóbusz is elég.

A GKM képviselői azt állítják, nem sérülnek állampolgári jogok, mert a magyarországi települések többsége jelenleg sem rendelkezik vasúti kapcsolattal, sőt vitatják, hogy a vasút léte bármilyen társadalmi-gazdasági előnnyel járna. Azt pedig végképp, hogy bárki jogosult lenne megválasztani, hogy mivel utazzon. Álláspontunk szerint a vasúti közlekedés hiánya azon településeken, amelyek ilyen infrastruktúrával nem rendelkeznek, a múltból öröklött hiányosság. A meglévő infrastruktúra felszámolása viszont egy elért gazdasági, jóléti színvonal indokolatlan lerombolása, elvonása. (A kistélepülések szennyvíz csatorna hálózatát sem bontják el sehol arra történő hivatkozással, hogy nem kellően kihasznált, és vannak települések, ahol ilyen nincs.) Ráadásul a vasúti infrastruktúra olyan, a régmúltból öröklött építmény, amelynek létrehozásához a jelenlegi államhatalomnak semmiféle politikai, anyagi természetű szerepvállalása nem fűződik.

Különösen problémás egy ilyen intézkedés akkor, amikor még a közszolgáltatások tényleges tartalmáról is vita folyik. Ismeretünk szerint törvényi szinten nincs megfelelően szabályozva, hogy milyen közlekedési közszolgáltatási feladata van az államnak.

Másként kérdezve, miért jár a budapesti és környéki lakosságnak 20-30 perces elővárosi vasúti közlekedés a kihasználtságtól függetlenül, közpénzből, veszteségre tekintet nélkül, ha régióknak a napi 5 pár Bz motorvonat sem jár?

A vasútvonal településein több, mint 1000 aláírást gyűjtöttek a vasút megmaradása érdekében. A nyilatkozatot Recsk, Kál, Tófalú, Aldebrő, Kompolt, Kápolna, Feldebrő, Verpelét, Tarnaszentmária, Sirok, Mátramindszent, Nemeti, Mátraballa, Bátonyterenye önkormányzatai, az Egererdő ZRT, a Parádfürdői Állami Kórház (időközben szintén a bezárandó közintézmények közé került) vezetői is aláírták. A döntéshozók ezt az aláírásgyűjtést és kérelmet is figyelmen kívül hagyták.

A GKM és a MÁV vezetőinek állítása szerint csak a személyszállítás szüneteltetésére kerül sor, az áruszállítás megmarad. Ehhez képest tény, hogy a személyszállítás szüneteltetésével egyidejűleg a földi kiszolgálás, és a pályafenntartás is levonul a vasútvonalról, az esetleges áruforgalmi igényeket Recsk-Kál-Kápolna viszonylatban iparvágányszerű kiszolgálással látnák el. Recsk-Kisterenye

viszonylatban az áruforgalom is szünetelni fog. Ez azt jelenti, hogy az Egererdő ZRt-t, amely minden héten egy áruszállító szerelvényt indít Mátraderecskéről, szintén kizárják a szolgáltatásból.

Az intézkedés a gyakorlatban tehát azt jelenti, hogy Recsk-Kisterenye között a pálya néhány hónap alatt használhatatlanná válik, a síneket ellopják, a pályát benövi a növényzet. Recsk-Kál-Kápolna között az áruszállítás megszűnése csak idő kérdése. A kiszolgálási színvonal drasztikus romlása miatt a fuvarozatok valószínűleg maguktól elmennek. Ha mégsem, úgy a pálya fokozatos leromlása, esetleges sínlopások miatt a közlekedés néhány éven belül ellehetetlenül. A földi kiszolgálás megszűnésével (sorompó- és váltókezelők) a tehervonatok csak úgy tudnak kíséreléssel közlekedni, hogy minden útátjáró előtt és után megállnak, a kísérő csukja és nyitja a sorompót, állítja a váltókat. Nem kell nagy képzelőerő ahhoz, milyen időbeli és munkaráfordítást igényel ezután egy tehervonat mozgatása egy olyan vonalon, ahol 7 helyen van még ma is csapórudas sorompó. A kőszállítás épp a nehézkes vasúti kiszolgálás (nem megfelelő elhelyezésű és hosszúságú rakodók) miatt már ma is közúton történik.

A vonal fennmaradásában érdekelt áru fuvarozók is tiltakoztak a forgalomszüneteltetés ellen, illetőleg kérték az áru fuvarozás kiterjesztését Mátraballa állomásra, amely kérsnek a MÁV nem tett eleget. (az áru fuvarozók levélmásolatait mellékeljük)

Az áru fuvarozás fenntartása és bővítése a települési önkormányzatoknak, és a lakosságnak is kifejezetten érdekében állna, mert a térségben kőbánya, téglagyár működik, sóderszállítás, fakitermelés folyik. Az e tevékenységekkel kapcsolatos nehéz tehergépjármű forgalom rendkívüli mértékben terheli a térség amúgy is gyenge minőségű közúthálózatát, súlyos balesetforrás, és a településeken veszélyezteti a lakóingatlanok statikai állapotát. A tömegáruk nehéz tehergépjárművel történő szállításából eredő károkat az önkormányzatoknak és a lakosságnak senki nem téríti meg, azok pedig törvényi szabályozás alapján kötelesek eltérni a közúti áruszállítás bármely mértékű fokozódását. A vasúti áruszállítás megszűnése hosszú távon a térség munkahelyteremtő képességét is veszélyezteti, mert a beruházók más, kedvezőbb út- és vasúthálózatú térségeket fognak előnyben részesíteni.

Értjük, hogy a GKM célja az intézkedéssel az elavult kiszolgálási technológia miatt magas költségek megszüntetése volt. Úgy gondoljuk azonban, hogy a költségek, a magas munkaerőigény mérséklését más eszközökkel is el lehetne érni. A vonal bezárása helyett javasoljuk, hogy a megtakarítást 7 db fénysorompó telepítésével ériék el, amelyek 18 fő sorompókezelő munkáját válthatnák ki. A költségek mérséklése mellett a bevételek növelésére is van mód. A térségben jelentkező tömegáru fuvarozási igényeket kérjük felmérni, kínálati jellegű szolgáltatói magatartással megszerezni. A beadványunkhoz csatolt fuvarozói levelek bizonyítják, hogy jelenleg a kifejezett fuvarozatói kéréseknek sem felel meg a vasút. A személyszállításban is adott a forgalom növelésének lehetősége. Beadványunkhoz egy olyan menetrendi javaslatot készítettünk, amely változatlan jármű, és személyzeti feltételek mellett sokkal kedvezőbb eljutási lehetőségeket, csatlakozásokat biztosítana a lakosságnak, így az utasszám és a bevétel jelentős mértékben bővíthetne.

Kérjük szíves intézkedésüket, és együttműködésüket kérelmünk kivizsgálásánál, illetőleg az elrendelt forgalomszüneteltetési intézkedés visszavonását, és a személyvonatok közlekedtetését 2007. március 3-át követően is.

Budapest, 2007. január 31.

Melléletek:

-a vasútvonal és a közlekedés fenntartását kérő levél és aláírások fénymásolata

-a vasutat kiváltó autóbusszjáratok tervezett menetrendje

-a vasút jelenlegi menetrendje

-árufuvarozók nyilatkozatainak másolata

-menetrendi javaslat 2003. március 4-től

Aláírások:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....