

VágányZŰR

Egyelőre marad a bezárásra ítélt 38 mellékvonal

Az alacsony forgalmú vasúti vonalak vizsgálata után 38 szakasz esetében nem tartja indokoltanak a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM), hogy azokat az országos hálózat keretében működtesse. Ezek a vonalak az érintett önkormányzatok kezdeményezésére térségi vasútvonallá átminősítve üzemelhetnének tovább. Az önkormányzatoknak azonban első körben mindössze két hét állt rendelkezésére a döntéshez, a tárca felszólítása szerint november 7-éig kellett nyilatkozniuk, hogy hajlandók-e térségi kezelésbe venni az egyébként bezárásra ítélt vonalakat. Valószínűleg az erőteljes tiltakozás miatt döntött úgy végül a GKM, hogy egyelőre továbbra is megrendeli a közszolgáltatást a 38 érintett vonalon, és folytatja az egyeztetéseket az összes érintett önkormányzattal. A tárca közlése szerint az érintett vasútvonalak között 12 olyan van, ahol megkezdik a felkészülést a szolgáltatóváltásra, ennek érdekében december 9-től a vasúti menetrendek mellett a vasúti közlekedés kiváltására hivatott új autóbusz-menetrendek is életbe lépnek.

November 20-áig a 38 mellékvonal 286 érintett önkormányzata közül 75 juttatta el szándéknyilatkozatát a minisztériumhoz.

Levelet írt október végén a polgármestereknek a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, amelyben tájékoztatta őket a kisforgalmú vasúti szakaszok szakmai vizsgálatának eredményéről. A levél szerint a tárca 2006 nyara óta vizsgálja a vasúti mellékvonalakon végzett, személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos kérdéseket. A közlekedésben megindult reformfolyamatok célja minél magasabb szolgáltatási színvonal elérése, az adott finanszírozási források mellett. Ellátatlan település nem maradhat, ugyanakkor az ésszerű gazdálkodás megköveteli az indokolatlan párhuzamosságok felszámolását. Ennek alapján vonalanként kell dönteni arról, hogy melyik közlekedési mód – vonat vagy autóbusz – a hatékonyabb megoldás, melyik tart meg több utast a közösségi közlekedés keretei között.

A tárca szerint a mai infrastrukturális és mobilitási adottságok mellett egy település fejlődése, illetve fejlettsége, valamint a lakókéletszínvonal nem attól függ, hogy van-e vasúti csatlakozás. Szinte minden településnek jelenleg is van autóbuszos elérhetősége. A hazai települések döntő többségében, körülbelül két-

harmadában a helyközi személyszállítási közszolgáltatást eddig is kizárólag az autóbuszos forgalom biztosította. A települések harmadában párhuzamosan jelen lévő vasúti és autóbuszos szolgáltatók közül lényegesen többen választják az autóbuszos közlekedést. A tárca álláspontja szerint egyébként nem a vasút és az autóbusz közötti verseny a lényeg, hanem a közösségi közlekedés vonzóvá tétele, hiszen az egyéni közlekedés részaránya már meghaladja a 60 százalékot. A közösségi közlekedés esetében azonban az a reális út, ha csak azokat a vonalakat tartja az állam az országos vasúti hálózatban, ahol ez valóban indokolt, a többi pedig – önkormányzati kezdeményezés és felelősségvállalás esetén – térségi, elővárosi vasútként működik tovább.

Alacsony kihasználtság

A szakmai felmérések szerint Magyarországon a vasútvonalak fajlagos kihasználtsága lényegesen alacsonyabb, mint a legtöbb EU-tagállamban. Míg nálunk az egy kilométerre jutó utasok éves száma körülbelül 15 ezer fő, addig Svájcban ugyanez a szám meghaladja a 90 ezer főt, és a szomszédos Ausztriában is majdnem 35 ezer. Magyarországon a megtett utaskilométerek tekintetében 100 kilométernyi utazásból 60 kilométer jut a személygépkocsikra, 24 kilométer az autóbuszra és 13 kilométer a vasútra. A vasút 13 százalékos részesedése évi közel 150 millió utast jelent. Az alacsony

A 38 vasútvonal

Vizonylat	Hossz (km)
Almásfüzitő–Esztergom–Kertváros	38
Székesfehérvár–Komárom	82
Hegyeshalom–Csorna	39
Körmend–Zalalövő	23
Balatonmáriafürdői elágazás–Somogyuszob*	52
B.fenyves GV–Somogyzentpál	14
Mezőfalva elágazás–Paks*	40
Börgönd–Sárbogárd *	30
Godisa–Komló *	19
Pécs–Pécsvárad *	23
Villány–Mohács *	24
Balassagyarmat–Ipolytarnóc OH.	41
Újszász–Vámosgyörk	62
Eger–Szilvásvárad	34
Szilvásvárad–Putnok *	34
Szerencs–Hidasnémeti	51
Kál–Kápolna–Kisújszállás	74
Tiszafüred–Karcag	45
Sáránd–Létavértes	20
Mátészalka–Záhony	57
Mátészalka–Zajta	43
Kocsord alsó–Csenger *	25
Tiszalök–Ohat–Pusztaköcs *	65
Nyíregyháza–Balsa Tiszapart	39
Herminatanya–Dombrád	28
Újszeged–Mezőhegyes	66
Mezőhegyes–Battonya *	18
Mezőtúr–Orosháza–Mezőhegyes	98
Kisszénás–Kondoros *	6
Véztő–Szeghalom–Gyoma	52
Véztő–Körösnagyharsány *	32
Szeghalom–Püspökladány	47
Kiskunfélegyháza–Lakitelek	25
Lakitelek–Kunszentmárton	29
Kiskunfélegyháza–Szentés	39
Szentés–Orosháza	40
Kecskemét–Törökfái–Kiskőrös	54
Kecskemét–Törökfái–Kiskunmajsa	52

* A várhatóan megszűnő 12 vasútvonal

kihhasználtság gazdaságtalan működést eredményez: a legkisebb utasforgalmú mellékvonalakon az utasoktól befo-lyó bevételek csak a felmerülő költségek közel 15 százalékát fedezik.

A GKM 64 alacsony forgalmú vasúti viszonylatot vizsgál meg, amelyek között a vasúti törvényben mellékvonalnak

minősített, 2007 elején még személyszállítási szolgáltatással rendelkező szakaszok mellett nyolc, kirívóan alacsony forgalmú fővonal is szerepelt. A vizsgálat kiterjedt arra a 14 vonalra is, amelyeken 2007 márciusában szolgáltatóvál-tás történt. A vonalak együttes hossza 2653 kilométer. A vizsgálatban érintett teljes mellékvonal és részleges fővonal hálózat az országos vasútvonalak hosszának egyharmadát teszi ki, az utasforgalomnak azonban csak 7,2 százaléka realizálódik itt. A vizsgált vonalak átlagos napi utasfor-galma 345 fő/nap. Az egy jára-ton utazók átlagos száma 23, az egy kilométerre eső átlagos utasszám pedig 12 fő. A tárca szerint ott érdemes megtarta-ni az országos hálózat kereté-ben a személyszállítást, ahol a napi utasforgalom megha-ladja az 1000 főt, vagy az 500 főt, de a vonalnak agglomerá-ciósi kapcsolata van.

Bezárás vagy térségi működtetés

A vizsgálat szerint 38 vasúti viszonylaton nem igazolható az országos közforgalmú vasúti személyszállítás fenntar-tása. Ezek az érintett önkor-mányzatok kezdeményezésé-re térségi vasútvonalát átmi-nősítve működhetnek tovább. Ennek elmaradása esetén a vasútvonal által kiszolgált uta-zási igényeket a továbbiakban autóbuszos szolgáltató látják el. A minisztérium szerint a térségi vasút Európában jel-lemző üzemeltetési modell. A tárca kész arra, hogy közszol-gáltatási szerződést kössön a

térségi és elővárosi vasútvonalak üzemeltetőivel. A turisz-tikai célú üzemeltetés ettől különválasztandó, az ilyes esetekben fejlesztéspolitikai eszközök – például turisztikai programok – támogathatják a további működést.

A térségi vasútvonalakon kétféle módon végezhető sze-mélyszállítás. Egyrészt közszol-gáltatásként, akkor az adott viszonylat utazási igényeit továbbra is a vasúti személyszállítás szolgálja ki. A vasúti menetrendet fokozottan össze kell hangolni más közlekedé-si szolgáltatók menetrendjé-vel és szállítási volumenével. Az állam a működtető vasút-társaságnak kifizeti azt a köz-szolgáltatási kompenzációt, amit a közgazdaságilag haté-konyknak tekintett szolgálta-tónak ugyanezen szolgálta-tásért veszteség-kiegyenlítés-ként fizetne. A személyszállítás működtethető nem közszol-gáltatásként is. Ekkor az üze-meltetőnek az önálló árképzé-sen túl joga van tetszőleges menetrendet készíteni, viszont nem igényelhet fogyasztói árkiegészítést és veszteség-kiegyenlítést. A viszonylat köz-szolgáltatásnak minősülő uta-zási igényeit autóbuszos szol-gáltató látja el. Tipikus példája lehet ez a turisztikai célú vasúti személyszállításnak.

Önkormányzat, nyilatkozz!

A minisztérium a polgár-mestereknek írt levelében leszögezi: nem azt várják el, hogy az önkormányzat helyi feladatai mellett jelentős for-rásokat költsön a térségi vas-útvonalak fejlesztésére. Az

önkormányzatok nyilatko-zatára van viszont szükség ahhoz, hogy ott, ahol való-di igény van a térségi vasút kialakítására, el tudják indíta-ni a pályázati folyamatot.

A költségvetési megszo-rításokat amúgy is nehe-zen viselő önkormányza-tok azonban mindössze két hetet kaptak a döntésre, a tárca felszólítása szerint november 7-éig kellett nyi-latkozniuk, hogy hajlandók-e térségi kezelésbe venni az egyébként bezárásra ítélt vonalakat. Nem meglepő, hogy az érintett 286-ból mindössze 34 önkormány-zat küldött szándéknyilat-kozatot a minisztériumba. Sokan kifogásolták, hogy a tárca nem tisztázta, mekkora veszteséget hajlandó finan-szírozni. A tájékoztatóban csupán az szerepel, hogy tér-ségi vasúttársaság esetén az állam csak a hatékonynak tekintett szolgáltatónak hajlandó ellentételezni a veszteséget. Szintén bizonyta-lanságot okoz, hogy a tér-ségi vasutaknak legalább 25 évre bérleti szerződést kell kötniük a MÁV Zrt.-vel a pályahálózat működteté-séhez szükséges eszközökre, úgy, hogy a bérleti díj szin-je nem okozhat veszteséget a MÁV számára. Lehetőség lenne arra is, hogy a térsé-gi vasutak átvegyék a pálya üzemeltetését, és így meg-szabaduljanak a pályahasználati díjtól, ezzel viszont vál-lalniuk kellene a rossz álla-potú mellékvonalak karban-tartásának és a felújításának költségeit.

Tiltakozások és sztrájkok

A közlekedési tárca elképzelése nem csak az önkormányzatok tiltakozását váltotta ki. Még az MSZP parlamenti frakcióvezető-helyettese is azt közölte: a szocialista képviselők csak azoknak a vasúti szárnyvonalaknak a bezárásával értenek egyet, amelyek megszüntetéséhez a helyi önkormányzatok is hozzájárulnak. Kovács Tibor szerint a szocialista képviselők nem kaptak megnyugtató választ a minisztériumtól, milyen megtakarítást eredményeztek a már bezárt vasúti szárnyvonalak. Nem tartották megnyugtatónak a választ azzal kapcsolatban sem, hogy az érintett lakosok legalább azonos színvonalú szolgáltatást kaptak-e a szárnyvonalak bezárása után.

A Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége (TÖOSZ) szerint a vasúti mellékvonalak ügyében az érdeemi párbeszéd elmaradt. A szövetség fontosnak tartja, hogy a mellékvonalak kérdése hosszú távra szólóan, és megnyugtatóan rendeződjön. Az érdekképviselő közölte: egyetért az érintett települési polgármesterek jogos kritikáival, és szolidaritását fejezi ki a megoldást kereső önkormányzatokkal.

A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ) és a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) november 7-én reggel 6 és 8 között szervezett kétórás figyelmeztető sztrájkot a vasúti szárnyvonalak tervezett bezárása miatt. Novem-

ber 21-én országsszerte 136 szervezet támogatta a Liga Szakszervezetek által meghirdetett demonstrációt, igaz, ekkor nem csak a mellékvonalak bezárása, hanem az egészségügyi és nyugdíjrendszer átalakítása miatt is tiltakoztak a csatlakozók. A VDSZSZ és a VSZ reggel 6-tól déli 12-ig tartó hatórás sztrájkot tartott ezen a napon. A munkabeszüntetést annak ellenére megtartották, hogy a közlekedési minisztérium úgy döntött: a 38 mellékvonalból 26-ra egészévre, míg 12 esetében február végéig megrendelést adnak az új vasúti menetrendben. A vasutasok szerint ez a megoldás nem jelent hosszú távú garanciát a mellékvonalak sorsának megnyugtató rendezésére.

Folytatják a tárgyalásokat

A GKM folytatja az egyeztetéseket az összes érintett önkormányzattal és továbbra is várja szándéknyilatkozataikat az egyes vasútvonalak térségi üzemeltetésére. November 20-áig a 38 vonal 286 érintett önkormányzata közül 75 adott pozitív választ, vagyis minden negyedik település.

A bezárásra ítélt mellékvonalak egyelőre maradnak. A 38 érintett vonalból 26-ra a teljes menetrendi időszakra közszolgáltatási megrendelést adott szaktárca, 12 vonal esetében azonban – összesen 368 kilométeren – megkezdik a felkészülést a szolgáltató-váltásra. Ezért december 9-től a vasúti menetrendek mellett a vonatközlekedés kiváltására alkalmas új autóbussz-menetrendek is életbe lépnek. Az autóbusszok a GKM megrendelésére szükség esetén új járatokkal vagy kibővített útvonallal közlekednek.

A minisztérium szándéka továbbra is, hogy ahol lehetséges, a közszolgáltatást az önkormányzatok bevonásával megvalósuló térségi vasúti modell váltsa fel. A tárca a következő időszakban a MÁV, a Magyar Vasúti Hivatal és a Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt. bevonásával, az önkormányzatok véleményének figyelembevételével alakítja ki a térségi vasúti pályázatok rendszerét. A GKM törekvése, hogy a térségi vasúti pályázatok minél hamarabb ki lehessen írni.

Á. K.

Összefogás a vasútvonalért



A Balassagyarmat és Ipolytarnóc közötti vasútvonal térségi kezelésbe vételére egységesen kinyilvánították szándékukat az érintett önkormányzatok, mert nem tartják elfogadhatónak, hogy a közlekedési tárca leállítsa itt a forgalmat – mondta Balassagyarmat polgármestere. Medvác Lajos hozzátette: az idő, amit a minisztérium adott, nagyon rövid volt, két hét alatt nem lehetett képviselő-testületi döntéseket előkészíteni és meghozni. Ezért elvi nyilatkozatot adtak, és szeretnék megismerni az üzemeltetéssel kapcsolatban a tárca elképzeléseit, mert erről eddig nem kaptak érdemi információt. Pártállástól függetlenül a térség politikai és gazdasági szereplői is kiálltak a vonal megtartása mellett.

A polgármester nem tartja elfogadhatónak, hogy ilyen rövid idő alatt, megfelelő tájékoztatás nélkül akarta a minisztérium egy ilyen súlyú döntés elé állítani az önkormányzatokat. Érthetetlen-

nek tartja azt is, hogy miért akarják megszüntetni ezt a vonalat: a felmérések alapján ez a legforgalmasabb a bezárásra ítélték közül. Emellett állami megállapodás alapján egy szakaszt a szlovákok jelenleg teherszállításra használnak, tehát teljesen leállítani a forgalmat itt nem lehet.

Medvác Lajos elmondta: azt nem vitatják, hogy jelenleg a vonal üzemeltetése gazdaságtalan, de ezzel kapcsolatban sem kaptak egyértelmű és pontos információt, a minisztériumnak ez a döntése nem volt megfelelően előkészítve. Emellett az elkészült szaktanulmányok is arra mutatnak rá, hogy ezt a vonalat érdemes lenne fejleszteni, mert bekapcsolható lenne a nemzetközi forgalomba is. Szlovák tervek szerint fejleszteni szeretnék a Pozsony–Kassa-vonalat, és ennek része lehetne a Balassagyarmat és Losonc közötti szakasz.

A vonalon a forgalom azonnali megszüntetésétől egyelőre elállt a tárca, de azóta sem kaptak tájékoztatást arról, hogy mikor kezdődnek az egyeztetések, miért nem tartja meg a minisztérium az országos hálózatban ezt a szakaszt, illetve milyen feltételeket biztosít a térségi kezelésbe adásnál – közölte a polgármester.