

Levegő Munkacsoport

Budapest, 2009. január 21.

Molnár Csaba
miniszter

Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés a teherszállításról

Tisztelt Miniszter Úr!

Az ország különböző pontjairól rendszeresen fordulnak lakosok a Levegő Munkacsoporthoz panaszokkal, amelyekben azt kifogásolják, hogy közúton végeznek olyan szállításokat, amelyeket vasúton vagy vízi úton is meg lehetne tenni. Ennek következtében pedig fokozottan romlik a lakosság egészsége, növekszik a környezetszennyezés és a balesetveszély, rendkívüli mértékben rongálódnak az utak (beleértve a településen keresztül haladó útszakaszokat is), továbbá károsodnak az épületek és a közművek. Az említett lakossági bejelentések szerint mindez elkerülhető lenne, amennyiben ezek a szállítások vasúton vagy vízi úton történének, hiszen erre az adott esetekben megvannak a műszaki feltételek.

Néhány konkrét példával szemléltetem a fentebb leírtakat:

- A Mátrai Erőműből évente mintegy 100 000 tonna pernyét szállítanak a 380 kilométerre lévő Beremendre közúton, miközben ez vasúton is megoldható.
- A Recsk környéki kőbányákból nehéz tehergépkocsikkal szállították, szállítják a követ az autópályák és az egyéb utak építéséhez, miközben a kőbányák mellett ott halad a vasútvonal.
- Az Ukk és Zalaszentiván közötti vasúti pálya felújításához hatalmas mennyiségű követ szállítanak közúton Uzsabányából annak ellenére, hogy a bánya mellett is van vasúti pálya.
- Nagy mennyiségben szállították Pozsonyból közúton a budapesti Etele térre a metróépítéshez szükséges hatalmas beton tübbingeket, pedig a pozsonyi felrakóhely közelében és az Etele térenél is van vasút.
- A Gellért téri és Fővám téri metróépítésnél közúton szállítják el a kitermelt földet, pedig hajóval is meg lehetne ezt tenni, és a Duna mentén akad olyan terület, ahol ezt a – szennyezésektől gyakorlatilag mentes – földet fel lehet használni.
- A Balaton mellett az M7-es autópálya építéséhez Ordacsehiből közúton szállították követ, pedig ott is végig megvan a vasúti kapcsolat.
- A Budai rakparton folyó építkezésekhez a Dunából kitermelt követ és kavicsot közúton fuvarozták az egyébként is túlszűfolt 11-es főúton, az ottani településeket átszelve.
- Tatabányán 16 kilométeres távolságon évi 100 000 tonna mészkövet szállítanak közúton lakott területen keresztül a Vértesi Erőműből, miközben rendelkezésre áll egy párhuzamos vasúti pálya.
- A Szentendrei HÉV átépítése során Békásmegyér és Szentendre között a teljes vasúti pályát és az aléptményt is kicserélik. A földet, zúzottkövet, síneket mind Budapest és az agglomeráció túlszűfolt útjain tervezik szállítani annak ellenére, hogy van lehetőség a vasúti szállításra is ezen a területen.



A közúton történő szállításokat a megrendelők minden esetben azzal indokolták, hogy így olcsóbb, mint vasúton, illetve vízen fuvarozni. Ugyanakkor az önkormányzatok százmillió, esetenként milliárd forintos összegeket követelnek a településeiken átbogó nehéz tehergépkocsik által tönkretett útjaik rendbetételére. A lakók ingatlanjaik károsodása, egészségük romlása, korábbi nyugodt életkörülményeik megszüntetése miatt panaszkodnak. A helyben lakók és a közlekedők egyaránt megnövekedett balesetveszélyről számolnak be, ami szintén rontja az életfeltételeiket. Tehát végeredményben nemzetgazdasági szinten mindennapos gyakorlat, hogy sokkal többbe kerül a közúti szállítás, mint a vasúti vagy vízi, azonban ez nem tükröződik a közúti fuvarok áraiban.

A további nemzetgazdasági veszteségek elkerülése, a lakosság egészségének megóvása és a környezet védelme érdekében sürgős intézkedésekre van szükség. A Levegő Munkacsoport véleménye szerint a helyzet megoldását jelentősen elősegíthetnék az alábbi intézkedések:

1. Mielőbb be kell vezetni a tehergépkocsik (különösen a 12 tonna megengedett össztömegnél nagyobb járművek) kilométer-arányos útdíját. Ennek érdekében haladéktalanul ki kell írni az elektronikus útdíjrendszer megvalósítására vonatkozó újabb tendert.
2. Mivel az elektronikus útdíjrendszer megvalósítása hosszabb időt (várhatóan mintegy két évet) vesz igénybe, átmeneti megoldásként célszerűnek tartjuk az útdíj bevezetését a tehergépkocsik menetíró-készülékére alapozva. Ennek a technikai feltételei gyakorlatilag ma is adottak, így a bevezetés néhány hónap alatt megvalósítható.
3. A tehergépkocsikra az önkormányzatok behajtási díjat vethetnek ki a saját kezelésükben lévő utakra (amint ezt például a Fővárosi Önkormányzat meg is tette). A legtöbb településen viszont a főközlekedési út, amelyet a nehéz tehergépkocsik többsége igénybe vesz, az állami közútkezelő hatáskörébe tartozik, így arra az önkormányzat nem vethet ki díjat. Ezért a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumnak kellene megvizsgálnia, hogy hol célszerű a településeken átvezető utakon ilyen díjat kivetni, majd azt meg kell valósítani.
4. Módosítani kell a közbeszerzési törvényt úgy, hogy közbeszerzések esetén kötelező legyen mindenütt vasúti vagy vízi szállítást alkalmazni, amennyiben ez nem kerül több mint háromszor annyiba, mint a közúti fuvarozás. (Így gyakorlatilag beszámításra kerülnek a közúti közlekedés negatív externáliái.) A másik lehetőség a törvény olyan módosítása, hogy közbeszerzések esetén a fajlagosan legkisebb széndioxid-kibocsátással járó változatot kell alkalmazni, amennyiben erre adottak a műszaki lehetőségek.
5. A díjából származó bevételeket a környezetkímélőbb áruszállítási módok támogatására célszerű felhasználni.
6. Nagyobb beruházások esetén (például ipari park, logisztikai park, gyár) legyen kötelező a vasúti kapcsolat lehetőségének vizsgálata, illetve bizonyos paraméterek esetén a vasúti kapcsolat tényleges megvalósítása is.

Javaslatainkra mielőbbi válaszát várva,

üdvözlettel:

Lukács András
elnök

