



Budapest, 2006. július 7.

Dr. Kóka János
gazdasági és közlekedési miniszter
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Kérjük, hogy a kormány haladéktalanul vonja vissza azt a döntését, amelynek értelmében 28 vasúti szárnyvonalon ettől az évtől kezdve „szüneteltetni” fogják a vasúti közlekedést, vagyis 942 kilométeren felszámolják a vasutat, illetve a vasúti személyszállítást, valamint jelentős létszámleépítést hajtanak végre a MÁV-nál.

A döntés előkészítése során semmiféle társadalmi egyeztetés, nyilvános szakmai viták és alternatívák mérlegelése nem történt meg, ami törvényellenes és egyébként is megengedhetetlen egy demokráciában.

A döntés súlyos szakmai hiányosságokat tükröz, mert figyelmen kívül hagyták, hogy

- meg kell őrizni a vasúti hálózat egységességét, illetve hogy nem szabad újabb zsákvonalat létrehozni (például Győr-Veszprémvassány, Eger-Szilvásvár),

- jelentős utasforgalmú elővárosi, illetve ráhordó szakaszok is bekerülnek a bezárandó vonalak közé (Veszprémvassány-Bakonyszentlászló, Somogyszob-Nagyatád, Békés-Murony, Rédcics-Zalaegerszeg),

- a 28 mellékvonal között a vasúti törzshálózat részei is találhatóak (Almásfüzitő–Esztergom, Körmend-Zalalövő, Veszprém-Veszprémvassány),

- tervezett nemzetközi összeköttetések is áldozatul esnének, ami régiós érdeket sért (például Balassagyarmat-Ipolytarnóc-Szlovákia, Rédcics-Zalaegerszeg-Szlovénia, Szombathely-Bajánsenye-Szlovénia),

- kiépítésre méltó városközi és távolsági összeköttetések lehetősége szűnik meg (például Győr-Balaton, Győr-Esztergom),

- 21 tonnás tengelysúlyra és 60 kilométeres sebességre kiépített, vagyis a teherforgalomra külön korlátozás nélkül igénybe vehető vonalakat számolnának fel (a vonalak nagy része ilyen).

Üdvözljük azt a bejelentést, hogy lépcsőzetesen létrehozzák a térségi közlekedési szövetségeket a tömegközlekedés színvonalának és hatékonyságának emelése érdekében. Ezt a Levegő Munkacsoport is szorgalmazza évek óta. A felesleges párhuzamosságokat sem támogatjuk, de nagy hiba lenne a vasúti személyszállítás puccszerű, átgondolatlan megszüntetése. Álláspontunk szerint arról, hogy egy vasútvonal hosszú távon életképes-e

vagy sem, az általa nyújtott közlekedési kapcsolatban rejlő lehetőségek felmutatása nélkül nem lehet döntést hozni. Ennek érdekében először közvetlen összeköttetéseket kell biztosítani, kínálati, ütemes menetrenddel, valamint összehangolt, csatlakozó autóbuszjáratokkal, tarifaközösséggel. Ha a közönség ezek után is az autóbuszokat veszi igénybe, úgy a vonalat be lehet zárni. Ezzel szemben nálunk megint az történik, hogy a műszakilag szándékosan elhanyagolt, lepusztított, minimális szolgáltatásokra szűkített – és feladatukat ezért betölteni nem tudó – vonalokról kimondják, hogy veszteséges, és felesleges.

A 28 mellékvonal felszámolását a kormány azzal indokolja, hogy állítólag így évi 6 milliárd forint veszteséget lehet megtakarítani. Ezzel szemben az Ön által kinevezett miniszteri biztos a következőket nyilatkozta néhány hónappal ezelőtt: „Elég megalapozott az a gyanúnk, hogy a gyér bevétel mellett is jóval kevesebb pénzbe kerül a mellékvonalak üzemeltetése, mint amennyit beismer a jelenlegi egyetlen szolgáltató, a MÁV. (...) a mellékvonalak gazdálkodása eredményesebb a fővonalakénál.” (Lélegzet, 2005. december, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/12/3364.hpp>) A GKM által szintén indokként megjelölt alacsony utasszámok pedig nem fedik a valóságot. A Levegő Munkacsoport által megkérdezett helyi lakosok szerint ilyen alacsony utasszám legfeljebb esetenként fordul elő, sőt, sokszor vannak utasokkal zsúfolt járatok is egyes megszüntetendő vonalakon.

Miközben a sok százmilliárd forintba kerülő és az államháztartást csaknem csődbe vivő autópálya-építéseket az érintett térségek fejlődésére gyakorolt állítólagos kedvező hatásukkal indokolják, addig a vasútvonalak megítélésénél a térségi hatások szóba sem kerülnek. Az állam néhány milliárd forintot iparkodik „megtakarítani” a vasút megcsonkításával, de semmit sem tesz a kamionos fuvarozásnak nyújtott évi 1000 milliárd forint rejtett támogatás megszüntetése érdekében.

Számos példát lehet találni szerte a világon, hogy miként virágoztattak fel olyan vasúti mellékvonalakat, amelyekről korábban már lemondani akartak. Sőt, arra is vannak példák, hogy hatalmas költséggel újból megépítettek mellékvonalakat, mert utólag rájöttek, hogy hiba volt a felszámolásuk. Kérjük, hogy a magyar kormány ne kövesse el ugyanezt a hibát. Óvják meg és újítsák fel a nemzeti vagyunkat képező vasúti mellékvonalakat!

Elhibázottnak tartjuk azt a döntést is, amely jelentős létszámleépítést irányoz elő a vasútnál. Már most is hiány van vasúti szakemberekből. A tervezett intézkedés a közlekedés biztonságát veszélyezteti. Ezen túlmenően európai uniós forrásokat is veszíthetünk, hiszen az Európai Bizottság illetékesei már most arról panaszkodnak, hogy a vasúti fejlesztések tervei csak jelentős késésekkel és nem megfelelően kidolgozott formában érkeznek hozzájuk. Ezért elbocsátások helyett a vasúti tervezéssel, a fejlesztések előkészítésével foglalkozó szakembergárda megerősítésére van szükség.

Másfél évvel ezelőtt 58 civil szervezet petícióval fordult Önhöz a vasúti mellékvonalak jövőjével kapcsolatban, 12 pontban fejtve ki javaslatainkat. Választ azóta sem kaptunk Öntől, ami a törvényi előírások és a demokratikus jogok semmibe vételét jelenti. A petíciót újból mellékeljük, és ismételten határozottan kérjük a vasút megcsonkítását célzó döntések visszavonását.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök