

TABAJD KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZAT POLGARMESTERE

H-8088 Tabajd, Dózsa György út 2.

Távbeszélő szám: 36 (22) 594-330, Telefax szám: 36 (22) 594-330

E-mail cím: polgarmester@tabajd.fejer.hu

Ügyiratszám: 136/2007.
Ügyintéző: dr. Nagy Atilla

Tárgy: 2006. december 15-i konferencia
kiváltotta gondolatok, kérések

LUKÁCS ANDRÁS ELNÖK ÚR RÉSZÉRE (LEVEGŐ MUNKACSOPORT)
DR. ILLÉS ZOLTÁN ALELNÖK ÚR RÉSZÉRE (FIDESZ ZÖLD TAGOZATA)
DR. OROSZ SÁNDOR ELNÖK ÚR RÉSZÉRE (MSZP KÖRNYEZETVÉDELMI MUNKACSOPORTJA)

Tisztelt Uraim!

Megküldött anyagukat köszönöm, azt és a konferenciát igencsak időszerűnek és fontosnak tartom. Lukács úrral már volt is levelezésünk a Váli-víz völgyében - így falunkon is - átmenő túrhetetlen kamionforgalom miatt, melyet az M6-os autópálya építéséhez szükséges közúzalék dilettáns módon megszervezett szállítása idézett elő. Ennek nyomán nem csak az előző években adóforintokból felújított állami közút (8111 sz.) ment nagyrészt tönkre, hanem az út mentén álló épületekben is összességében több tíz millióra becsült károk keletkeztek. Az állandó, száguldó túlsúlyos kamionok okozta életveszély, a zaj, a por és mérges gázok okozta nem vagyoni károk számszerűsítését eddig meg sem próbáltuk, de igencsak bőrünkön éreztük, - érezzük.

A fentiek általános megszüntetése és az olyan sokszor hallott igazságosság érdekében az alábbi intézkedéseket javasoljuk:

- 1.) Számolják föl a negatív externáliákat, senki ne tudja formailag jogszerűen, de egyoldalúan és igazságtalanul mással megfizettetni saját gazdasági előnyét.
- 2.) A vasút által kiváltható közúti teherforgalmat valóban terheljék a környezeti terhelésével arányosan, azaz a jelenlegi többszörösével (ha nem is a személygépkocsik terheinek százezerszeresével).
- 3.) Az úthasználati díj mértékének megállapításánál kövessék a svájci példát. Saját számításaim szerint kb. 2 Ft/tonna/km vagy akinek így jobban tetszik 1 €cent/t/Km. Bevezetése, mértéke legyen fokozatos, mégpedig a közúti teherforgalomban szokásos gépjármű-amortizációhoz igazított, azaz a közelmúltban beszerzett tehergépjárművek „szankcionálása” helyett a további mennyiségi fejlesztéseket gátolja, sőt középtávon jelentős csökkenésüket érje el. A közúti fuvarozókat is megilletik a hosszú távú tervezéshez szükséges adatok, előre megismerhető szabályok.
- 4.) Valóban támogatandó a menetíró által rögzített távolsággal arányos díjfizetés. A szerelvények esetében javaslom, hogy a meghatározott össztömegű szerelvényt eleve feltételezni kell. Üresen vagy pótkocsi nélkül ne furikázzanak a tehergépkocsik.
- 5.) A bevétel 50-60%-ából a vasút fejlesztése, 20-30%-ából az állami, önkormányzati közutak javítása (nem korszerűsítése!), a fennmaradó 20-30%-ából az egyéb, zömmel civil károk megtérítésére létesítendő alap részesedne.
- 6.) Az utóbbi alaphoz a károsult a biztosításokra jellemző, egyszerűbb eljárásban kaphasson, ne a polgári peres kártérítési ügyek szerint teljes (szinte lehetetlen) bizonyítást követően.

7.) A mára általános 32-40 tonnás szerelvények a leginkább kiválthatók vasúttal, ezért ezeknek üzemeltetőinek minden futott kilométerük után kelljen fizetniük (20-40 tonna).

8.) A kisebb volumenű nemzetközi forgalmat, a regionális teherforgalmat, továbbá a nagyobb logisztikai bázisokról történő terítést a 12-20 tonnás tehergépjárművek bonyolítják. Ezek vasúttal történő kiváltása már problémásabb a szárnyvonalak felszámolása miatt, valamint a környezet terhelése és az ellátás javítása közötti egyensúlytalanság kisebb, mint az előző esetben. Javaslom, hogy ezen gépjárművek üzemeltetői csak egy meghatározott éves kilométerkeretet (kb. 30.000 km) meghaladó közúthasználat után fizessenek (10-20 tonna).

9.) A ritka kivételtől eltekintve áruterítő feladatokat ellátó könnyebb tehergépjárművek jelentősebb díjjal történő terhelése cél nélküli lenne, mivel ezeknek alternatívája igazán nincs, ezt az utak és a környezet terhelése sem igazán indokolja, ugyanakkor a díj a szállított árukba beépülve fölöslegesen inflációgerjesztő hatású lenne. (3,5-10 tonna).

10.) A vasúti forgalom fejlesztésében kapjon kiemelt helyet a korszerű átrakodó kapacitás fejlesztése, a kombinált fuvarozást lehetővé tevő fel- és leállást lehetővé tevő műtárgyak, vasúti kocsik szaporítása, valamint a vasúti pályahasználati díj dotálása az úthasználati díjból.

11.) Az építésügyi, ipari, stb. szabályok egyes építményszabványok esetében (logisztikai központok, áruházak, ipari létesítmények, erőművek, bányák, stb.) meghatározott volumen (alapterület, teljesítmény stb.) fölött a parkolóhelyekhez hasonlóan, de környezettudatosabb célok érdekében írják elő bizonyos áteresztőképességű és teherbírású vasúti kapcsolat kiépítését, természetesen a beruházó költségén. Ezzel ösztönözni lehet a beruházókat, hogy a vasút mellé települjenek. Éppen ezért a hálózat bővítésének tervezésekor az ipari, kereskedelmi, stb. kamarákat is be kellene vonni. A cél az, hogy egy fejlődésre ítélt terület elsőbbséget kapjon a vasúti vonalak bővítésekor, és az sem baj, ha így a beruházónak rövidebb vasúti szakaszt kell csak saját forrásából finanszíroznia.

Végül, bár nem tartozik szorosan a témához, de megjegyzem, hogy a közúti kollektív személyszállításban (buszok) is a vasutat kellene támogatni, kezdve itt a villamosokkal, elővárosi vasutakkal, zárva a vasutakkal párhuzamos buszjáratok rovására a vasúti forgalom fejlesztését.

Igaz ugyan, hogy már a húszas-harmincas években is elkezdett kimenni a divatból a kis vicinális és egyre többen ültek inkább buszra, de akkor a környezeti problémák nem voltak még olyan égetőek, az energia nem volt drága és kimerülő, a vasúti személyszállítás korszerűsítése is gyerekcipőben járt, melyet a háború el is sodort. Hiszem, hogy egy gumikereken füstölő busz versenyképes kihívója lehet egy könnyű elektromos (vezetékes, akkumulátoros, tüzelőanyag-cellás) motorvonat.

Bízom benn, hogy javaslataim meghallgatásra találnak, és ezáltal nem csak az általam képviselt település és környezete, hanem országunk valamennyi polgára élvezheti egy normális közlekedési rendszer áldásait.

Tabajd, 2007. február 24.

Üdvözléssel:

Temesszentandrás György
polgármester