

Budapest, 2010. július 22.

Fellegi Tamás
nemzeti fejlesztési miniszter
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Örömmel olvastuk, illetve hallottuk munkatársaitól, hogy az új kormány és Ön személy szerint is kiemelten fontosnak tartják a vasúti közlekedést, és további forrásokat terveznek átcsoportosítani a vasútfejlesztésre. Ugyanakkor az elmúlt évek elhibázott közlekedéspolitikája és számos kártékony intézkedése nagymértékben megnehezíti ezt a törekvést. A vasutat veszélyeztető egyik ilyen lépés volt az előző közlekedési miniszternek az utasítása a vasúti áruszállítás egyes kiegészítő tevékenységei (tolatás, kocsirendeztetés stb.) támogatásának megszüntetésére.¹ Amennyiben ezt az intézkedést nem vonják vissza, az számos helyen a vasúti áruszállítás ellehetetlenüléséhez vezet. A végeredmény könnyen megjósolható. Lesznek olyan, vasúti szállításra alapozó cégek, amelyeket felszámol a tulajdonosa, és lesznek olyanok, amelyek a közútra terelik az árufuvarozást. A vasútnak mindkét esetben csökkennek a bevételei, lekövetlenül maradnak kapacitásai.

Szervezetünkhöz immár rendszeresen fordulnak lakosok, civil szervezetek és önkormányzatok, segítséget kérve a településük útjain folyamatosan növekvő közúti teherforgalom okozta károk, veszélyek csökkentésére. Sok esetben rámutatnak arra is, hogy az adott szállítás részben vagy egészében vasúton is lebonyolítható lenne, és értetlenségüknek adnak hangot, mert mégsem ez történik.

Engedje meg Miniszter Úr, hogy néhány konkrét példára felhívjam a figyelmét!

- 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.
- 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 alépítményt is kicserélik. A földet, zútotkövet, síneket mind Budapest és az agglomeráció túlszűfolt útjain tervezik szállítani annak ellenére, hogy van lehetőség a vasúti szállításra ezen a területen.
- Nagy mennyiségben szállították Pozsonyból közúton a budapesti Etele térre a metróépítéshez szükséges hatalmas beton tübbingeket, pedig a pozsonyi felrakóhely közelében és az Etele térnél is van vasút.

¹ Erről nemrég részletesen beszámolt a Népszabadság: **MÁV: kirúgások ezrével?**
http://nol.hu/gazdasag/20100709-mav__kirugasok_ezrevel_

- A Balaton mellett az M7-es autópálya építéséhez Ordacsehiből közúton szállítottak követ, pedig ott is végig megvan a vasúti kapcsolat.

A közúti szállítást a megrendelők minden esetben azzal indokolták, hogy az olcsóbb, mint a vasúti. Ugyanakkor az önkormányzatok százmillió, esetenként milliárd forint nagyságrendben követelnek forrást a településeiken átbogó nehéz tehergépkocsik által tönkretett útjaik rendbetételére. A lakók ingatlanjuk károsodása, egészségük romlása, korábbi nyugodt életkörülményeik megszűntetése 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, ez azonban egyáltalán nem tükröződik a közúti fuvarozók 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. Fenn kell tartani az állami támogatást a vasúti áru fuvarozás kiegészítő szolgáltatásaira.
2. Mielőbb be kell vezetni a tehergépkocsik (különösen a 12 tonna megengedett össztömegnél nagyobb járművek) kilométer-arányos útdíját. Ennek érdekében mielőbb ki kell írni az elektronikus útdíjrendszer megvalósítására vonatkozó újabb tendert.
3. 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, vagy pedig a Szlovéniában alkalmazott gyakorlat szerint. Ezekkel a módszerekkel a díjrendszer fél éven belül megvalósítható.
4. Módosítani kell a közbeszerzési törvényt úgy, hogy közbeszerzések esetén kötelező legyen mindenütt vasúti szállítást alkalmazni, amennyiben ez nem kerül több mint háromszor annyiba, mint a közúti fuvarozás. (Így kerülnek beszámításra 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. Az útdíjából 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.
- 7.

A témával kapcsolatos részletes anyagaink megtalálhatók a www.levego.hu/kamionstop honlapon. Mellékelten megküldöm Önnek a témával kapcsolatos legfrissebb kiadványunkat. Szakértőink pedig készséggel állnak az Ön rendelkezésére.

Mielőbbi választ várva,
köszönettel és üdvözlettel:

Lukács András
elnök

