

ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Iroményszám: 176044/10

Érkezett: 2012 MAREC 12.

Módosító javaslat

Dr. Kövér László
az Országgyűlés Elnöke részére

Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

A Hárszabály 94. § (1) bekezdése alapján a **személyszállítási szolgáltatásokról** szóló T/6044. számú törvényjavaslatához az alábbi

m ó d o s í t ó j a v a s l a t o t

terjesztem elő:

1. A törvényjavaslat 2. §-a a következő, új 4. ponttal egészül ki.

(2. § E törvény alkalmazásában)

„4. csatlakozás: olyan átszállási lehetőség két, 15 percesnél ritkább ütemű vonal járatai közt, ahol az első járat érkezése és a második járat indulása között legalább 3, de legfeljebb 15 perc van;”

2. A törvényjavaslat 2. §-a a következő, új 10. ponttal egészül ki.

„10. integrált ütemes menetrend: olyan ütemes menetrend, ahol minden vonal az egyes állomásokra érkező járatának érkezési perce és az ellenkező irányba induló járata indulási percének összege 55 és 65 vagy 0 és 5 között van;”

3. A törvényjavaslat 2. §-a a következő, új 25. ponttal egészül ki.

„25. nappali üzemidő: nappali üzemidőben egy adott vonal első járata reggel 4:00 és 5:00 között indul, az utolsó járat pedig 23:00 és 0:00 között érkezik. Szombatokon és munkaszüneti napokon a nappali üzemidő eleje és vége egy-egy órával megrövidülhet;”

4. A törvényjavaslat 2. §-a a következő, új 35-36. pontokkal egészül ki.

„35. ütemes menetrend: olyan menetrend, ahol egy vonal járatainak indulási időpontjai közt 120 perc, 60 perc illetve a 60 egész számmal képzett hányadosát kitevő perc van;

36. ütemes menetrendi csomópont: olyan megállóhely vagy állomás, ahova minden vonal járatai az óra egy adott perce előtti rövid intervallumban érkeznek, majd az utána következő rövid intervallumban indulnak, így lehetőség nyílik minden irányból minden irányba a gyors átszállásra;”

5. A törvényjavaslat 27. § (2) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(2) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó alapellátásnak – az államháztartás teherbíró-képességének keretein és az infrastrukturális adottságon belül – biztosítani kell:

- a) adott település és a gyakorlatban kialakult vonzásközpont közötti közvetlen eljutási lehetőséget,
- b) adott település, és az országos személyszállítási törzshálózat egy állomása vagy megállóhelye közötti legfeljebb egy csatlakozó átszállással való eljutási lehetőséget, az országos személyszállítási törzshálózatához való csatlakozással, valamint
- c) a törvény 1. mellékletében meghatározott integrált ütemes menetrendű országos személyszállítási törzshálózatot, amelynek vonalai a törvény 2. mellékletében meghatározott ütemes menetrendi csomópontokon csatlakoznak egymáshoz, és amely biztosítja a Főváros, a megyeszékhelyek valamint a megyei jogú városok közötti eljutási lehetőséget.
- [adott település és annak megyeszékhelye közötti, legfeljebb egy átszállással történő elérési lehetőséget,
- c) az adott település és a Főváros közötti legfeljebb két átszállással történő eljutási lehetőséget,
- d) a szomszédos megyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőséget, valamint
- e) a Főváros és a megyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőséget.]

6. A törvényjavaslat 27. § (3)-(6) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(3) Amennyiben az infrastrukturális adottságok lehetővé teszik [– és az adott település közösségi közlekedési rendszere kizárólag országos, regionális vagy elővárosi menetrendszerinti autóbuszos vagy vasúti személyszállítási szolgáltatás révén biztosított –] a (2) bekezdésben meghatározott viszonylatokban nyújtott alapellátást – a nappali üzemidő alatt legalább 120 perces alapütemű integrált ütemes kínálati menetrenddel kell megvalósítani. [településenként napi 3 – a települési önkormányzattal az egységes egyeztetési eljárás keretében történő egyeztetések eredményének figyelembevételével kialakított menetrendi fekvésű – járatpár.]

(4) A közlekedési közszolgáltatás fejlesztési koncepciójának elkészítéséért felelősök olyan fejlesztési koncepciót dolgoznak ki, amely elősegíti az integrált ütemes menetrend, a csatlakozások, valamint az ütemes menetrendi csomópontok optimalizációját. [Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó alapellátás keretében a (2) és (3) bekezdésben meghatározott szolgáltatási mennyiség biztosítása a hétköznapokra nézve kötelező, a munkaszüneti- és szabadnapok tekintetében irányadó.

(5) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatás – és azon belül az alapellátás – mennyiségi és minőségi tartalmának kialakításakor – az alábbi igényeket kell figyelembe venni:

- a) az alapvető életszükségletek kielégítéséhez szükséges kereskedelmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés,
- b) a munkabajárás és az oktatási, nevelési intézményekbe történő eljutás,
- c) a közigazgatási és egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés, továbbá
- d) az egyéb célú tevékenységek támogatása.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott igényektől eltérő, egyéb célú utazások önmagukban nem teszik indokolttá az alapellátást meghaladó személyszállítási közszolgáltatási kötelezettség előírását, illetve fenntartását.]”

7. A törvényjavaslat 28. §-a az alábbiak szerint módosul:

„28. § (1) Elnyört településszerkezetű, az országos átlagnál ritkábban lakott területek, települések esetében, valamint olyan településeken, ahol a közúti infrastruktúra hiánya vagy állapota ezt indokolttá teszi, a regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások részlegesen 180 vagy 240 perces alapütemű integrált ütemes menetrenddel, vagy igényvezérelt személyszállítási szolgáltatással is teljesíthetőek.

(2) A[z] 180 vagy 240 perces alapütemű integrált ütemes menetrend, vagy igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás alkalmazására különösen

a) a munkabajárás és az oktatási, nevelési intézményekbe történő eljutással nem érintett időszakokban,

b) hétvégi és munkaszüneti napokon, valamint

c) személyszállítási közszolgáltatásokkal magasabb szinten ellátott településekre történő eljutás, vagy

d) a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatással érintett átszállóhelyre történő eljutás érdekében.”

8. A törvényjavaslat 29. § (4) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(4) A vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató a minisztertől kérheti, hogy egyes vonalakon a közszolgáltatási menetrendben meghatározott teljesítményt vasúti jármű helyett e törvény szerinti közúti jármű alkalmazásával teljesíthesse abban az esetben, ha a megoldás [a vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző vasúti társaság számára] össz-nemzetgazdasági szinten, mind rövid, mind hosszú távon megtakarítást eredményez, és a szolgáltatást igénybe vevők számára nem jár kedvezőtlenebb feltételekkel, valamint a szolgáltatás környezetvédelmi szempontból a korábbi szolgáltatásokkal legalább azonos, vagy kedvezőbb műszaki jellemzők megtartásával nyújtható. A vasúti személyszállítási közszolgáltatás közúti járművel való helyettesítése csak abban az esetben engedélyezhető, ha a közlekedési mód megváltoztatása hatásainak elemzésére a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség által kiadott „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című útmutatójának metodikája szerinti költség-haszon elemzés készül, és az a közlekedési mód megváltoztatását az externális hatásokat is figyelembe véve gazdaságosnak mutatja ki.”

9. A törvényjavaslat a következő 1-2. mellékletekkel egészül ki:

„1. melléklet a személyszállítási szolgáltatásokról szóló T/6044. számú törvényjavaslathoz

Az országos személyszállítási törzshálózat

1. emelt szolgáltatású vasúti vonalak

a) legalább 120 perces ütemmel:

aa) Budapest-Tatabánya-Győr-Hegyeshalom(-Bécs), -Hegyeshalom(-Pozsony) vonatrésszel,

ab) Budapest-Tatabánya-Győr-Csorna-Sopron, -Csorna-Porpác-Szombathely vonatrésszel,

ac) Budapest-Sárbogárd-Dombóvár-Pécs, -Dombóvár-Kaposvár vonatrésszel

ad) Budapest-Cegléd-Szolnok-Püspökladány-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony

ae) Budapest-Cegléd-Szolnok-Püspökladány-Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc-Füzesabony-Budapest

af) Budapest-Füzesabony-Miskolc-Felsőlőzsolca-Hidasnémeti(-Kassa)

2. távolsági vasúti vonalak

a) legalább 240 perces ütemmel:

aa) Szombathely-Zalaszentiván-Nagykanizsa-Gyékényes-Pécs, emelt szolgáltatású vonatrésszel (a Szombathely-Zalaszentiván-Nagykanizsa-Gyékényes szakaszon legalább 120 perces ütemmel)

b) legalább 120 perces ütemmel:

ba) Budapest-Tatabánya-Győr-Csorna-Sopron, -Csorna-Porpác-Szombathely vonatrésszel,

- bb) Budapest-Tatabánya-Győr-Cellödömlk-Szombathely, -Cellödömlk-Ukk-Zalaszentiván-Zalaegerszeg vonatrésszel,
- bc) Budapest-Székesfehérvár-Veszprém-Boba-Szombathely, -Boba-Ukk-Zalaszentiván-Zalaegerszeg vonatrésszel, emelt szolgáltatású vonatrészekkel,
- bd) Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa, emelt szolgáltatású vonatrésszel,
- be) Budapest-Sárbogárd-Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes,
- bf) (Révkomárom-)Komárom-Kisbér-Székesfehérvár-Börgönd-Sárbogárd-Rétszilas-Szekszárd-Bátaszék-Baja,
- bg) Budapest-Kunszentmiklós-Tass-Kiskunhalas-Kelebia(-Szabadka),
- c) legalább 60 perces ütemmel
- ca) Budapest-Cegléd-Kecskemét-Kiskunfélegyháza-Szeged, emelt szolgáltatású vonatrésszel,
- cb) Budapest-Szolnok-Szajol-Békéscsaba(-Arad), emelt szolgáltatású vonatrésszel,
- cc) Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony, legalább 120 perces ütemmel - Püspökladány-Berettyóújfalu-Biharkeresztes(-Nagyvárad) emelt szolgáltatású vonatrésszel is rendelkező vonatrésszel,
- cd) Budapest-Hatvan-Füzesabony-Miskolc, -Füzesabony-Eger vonatrésszel,

3. regionális vasúti vonalak:

- a) legalább 60 perces ütemmel:
 - aa) Sopron-Szombathely
 - ab) Budapest-Érd-Székesfehérvár
 - ac) Budapest-Érd-Pusztaszabolcs-Dunaújváros
 - ad) Szeged-Hódmezővásárhely-Orosháza-Békéscsaba-Gyula
 - ae) Hatvan-Szolnok
 - af) Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu(-Losonc)
- b) legalább 120 perces ütemmel:
 - ba) Győr-Veszprémvarsány-Veszprém,
 - bb) Dombóvár-Bátaszék-Baja-Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza-Kecskemét,
 - bc) Szolnok-Szajol-Tiszatenyő-Szentes-Hódmezővásárhely-Makó,
 - bd) Eger-Füzesabony-Tiszafüred-Debrecen-Apafa-Nyírbátor-Mátészalka-Fehérgyarmat

4. távolsági autóbusz vonalak:

- a) legalább 120 perces ütemmel:
 - aa) Pécs vasútállomás-Bátaszék vasútállomás-Baja vasútállomás-Szeged vasútállomás
 - ab) Békéscsaba vasútállomás-Berettyóújfalu vasútállomás-Debrecen vasútállomás

5. regionális autóbuszvonalak:

- a) legalább 60 perces ütemmel:
 - aa) Salgótarján vasúti megállóhely-Eger vasútállomás

2. melléklet a személyszállítási szolgáltatásokról szóló T/6044. számú törvényjavaslathoz

Az országos személyszállítási törzshálózat ütemes menetrendi csomópontjai az alábbi települések vasútállomásai

Bátaszék, Békéscsaba, Berettyóújfalú, Budapest (Kelenföld), Budapest (Keleti pályaudvar), Cegléd, Csorna, Debrecen, Dombóvár, Győr, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Komárom, Miskolc (Tiszai pályaudvar), Nyíregyháza, Pécs, Püspökladány, Sárbogárd, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, Tatabánya, Veszprém, Zalaszentiván”

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

Az elmúlt héten már a sajtóban is megjelent a hír, hogy a kormány a MÁV vonalain körülbelül tíz százalékos járatcsökkentést tervez. Már három hete figyelmeztettünk arra, hogy a Kormány durva járatritkítást tervez a MÁV vonalain, a kabinet tervéről pedig K/6031 számon írásbeli kérdésben érdeklődtünk az illetékes minisztertől. Németh Lászlóné a hír nyilvánosságra kerülése előtti utolsó pillanatban küldött válaszában tizenkét kérdésünk egyikére sem adott érdemi választ. Ennél sokkal nagyobb baj, hogy a közvéleményt sem tájékoztatta.

Ahogy már korábban is elmondtuk: a 2007-2009 közötti teljesítménycsökkentés egy fillér megtakarítást sem hozott, mert a vasútnál az állandó költségek, mint például a pályafenntartás vagy az infrastruktúra üzemeltetése teszi ki a kiadások jelentős részét. Így a ritkítások és vonalbezárások politikája teljesen értelmetlen, és joggal tiltakozott ellene akkor az a Fidesz is, amely most kormányon hasonló rombolásba kezd.

Véleményünk szerint épp, hogy a napi két-három járattal üzemelő mellékvonalak jelentik a pénzkidobást! Jól látható, hogy a fejlett világban már alapmodellnek számító ütemes menetrendi struktúra lényegét a Kormányzat pont ugyanúgy nem képes felfogni, mint az elődei. A vasúti infrastruktúra ugyanis csak megbízható, utasszempontról kényelmes, szolgáltatói szempontból olcsó és jól szervezhető, ütemes menetrenddel használható gazdaságosan ki, mivel ekkor párhuzamos buszjáratok helyett jóval olcsóbb ráhordó járatok szervezhetőek. Ezen a területen kifejezetten támogatandók a tévesen a közel-keleti riksákhoz hasonlított, de a Kormány által is félreértelmezett rendeltetésű iránytaxis rendszerek. Mindezek miatt javasoljuk a legalább két órás ütemű ütemes menetrend, valamint az országos közlekedési gerinchálózat törvénybe foglalását.

Jelen módosító indítványunk célja a Kormány vasútrombolási terveinek megakadályozása, és a közlekedési szakma konszenzusos támogatását élvező ütemes menetrendi alapstruktúra törvényi szintre emelésével Magyarország versenyképes közösségi közlekedéssel való ellátottságának biztosítása.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

1-4. A módosító indítványban alkalmazott új fogalmak meghatározásainak beillesztése az értelmező rendelkezések közé.

5 és 9. A módosítás gyakorlatilag lehetlenné teszi a helyközi közlekedésben a felesleges párhuzamosságok létrejöttét, és ezzel számottevő költségmegtakarítást biztosít az államháztartásnak. A javasolt országos személyszállítási törzshálózat mellékletekben szereplő paraméterei a közlekedési szakma konszenzusos támogatását élvezik, annak alapja a MÁV jelenlegi

menetrendje és hálózatfejlesztési koncepciója, valamint a szakmai szervezetek (VEKE, itf.hu) által kidolgozott koncepciók.

6. Erre vonatkozó tanulmányok tucatjai hangsúlyozzák, hogy a közösségi közlekedés egy magas fix-költségarányú rendszer, azaz az egész napos ütemes, kínálati jellegű szolgáltatás költsége nem számottevően több a napi 3 járatpár rendszertelen közlekedtetésével járó keresleti alapú menetrendnek. Különösen igaz ez a vasúti közlekedésre, ahol a 2007 és 2009 közötti vonalbezárások nem jelentettek kimutatható megtakarítást az államháztartás számára. Mindemellett, az ütemes kínálati menetrend egy olyan fokú megbízhatóságot, mobilitási garanciát jelent, amely az első számú ösztönzője a közösségi közlekedés igénybevételének, és különösen az elmaradottabb térségekben lehet a fellendülés mozgatórugója. A koncepcióalkotásban a Nyugat-Európában már bevált, ún. menetrend alapú infrastruktúratervezés szempontjait javaslom érvényesíteni.

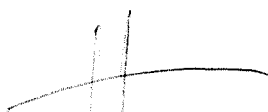
7. A módosítás lehetővé teszi, hogy az integrált ütemes menetrend egész országra való kiterjesztése ne járjon felesleges pluszköltséggel.

8. A módosítás lehetővé teszi a 2007-2009 közötti mellékvonal-bezárások hibái megismétlődésének elkerülését, amikor is a vonalbezárások nem okoztak kimutatható megtakarítást, ugyanakkor milliárdosra tehető kárt okoztak a nemzetgazdaságnak. Szintén szükség van annak elkerülésére, hogy a vasúti szolgáltató pusztán azért álljon át buszos közlekedésre és okozzon kárt a nemzetgazdaságnak, mert a buszos infrastruktúrahasználát költségei mesterségesen alacsonyok.

Budapest, 2012. március 12.



Scheiring Gábor
LMP



Dr. Szél Bernadett
LMP



Jávori Benedek
LMP