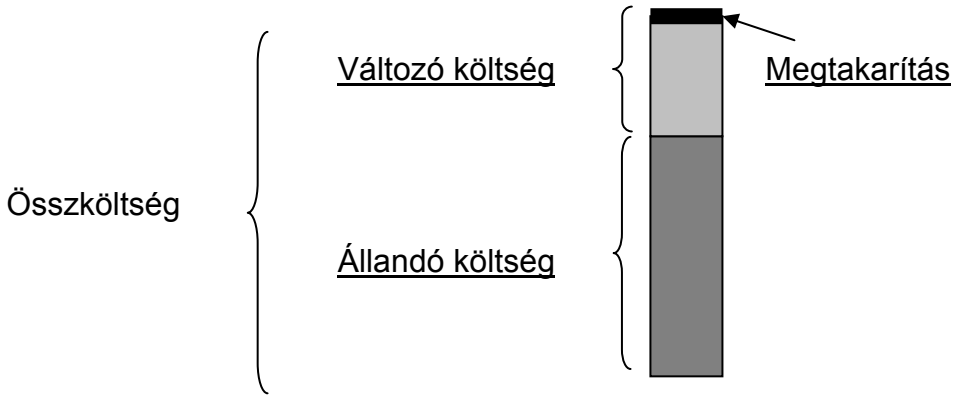
HÁROM HAMIS ÉRV,
AMIVEL A VONATOK ÉS BUSZOK JÁRATRITKÍTÁSÁT INDOKOLJÁK

1. „Egyes, kihasználatlan vonatok leállításával jelentős megtakarítást lehet elérni.”

A CÁFOLAT:



Állandó költség: azon költségek összessége, amelyek akkor is felmerülnek, ha nem közlekednek vonatok (pálya, járművek, jelző- és biztosítóberendezések fenntartása).

Változó költségek: azon költségek összessége, amelyek a vonatok közlekedtetéséhez kapcsolódnak (üzemanyag, dolgozóknak fizetett műszak pótlékok).

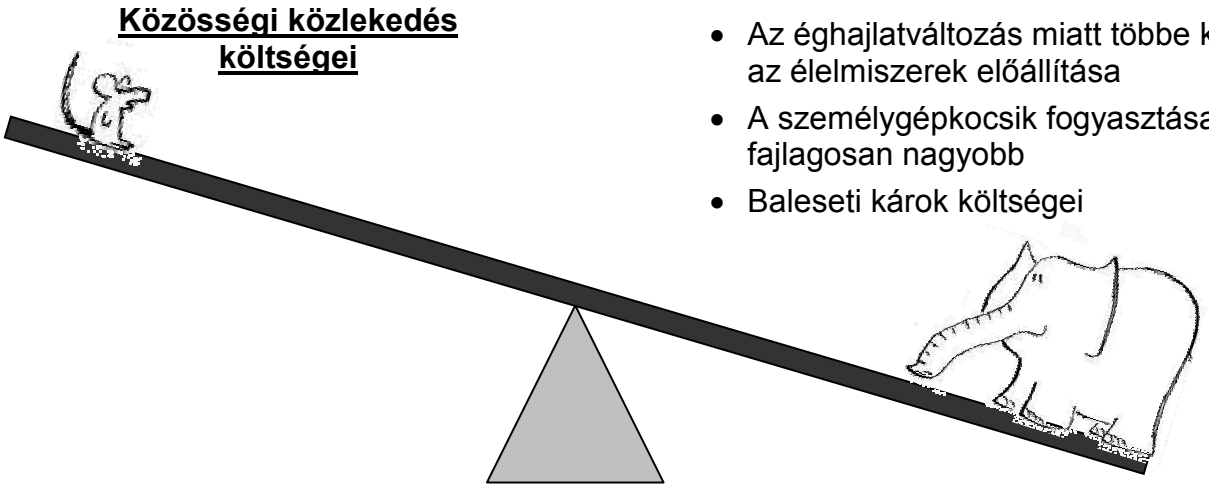
Megtakarítás: A vonatok és a buszok leállításából származó költségcsökkenés.

2. „A közösségi közlekedést drága fenntartani!”

A CÁFOLAT:

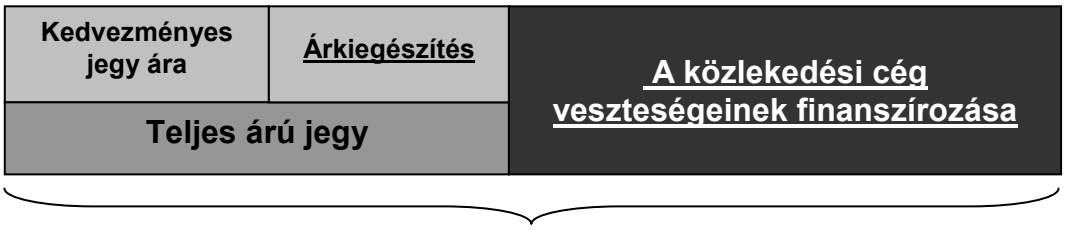
Egyéni közlekedés költségei:

- Légszennyezettség okozta betegségek kezelése
- Az éghajlatváltozás miatt többe kerül az élelmiszerek előállítása
- A személygépkocsik fogyasztása fajlagosan nagyobb
- Baleseti károk költségei



3. „A közösségi közlekedés pénzbeli támogatásra szorul!”

A CÁFOLAT:



A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS TELJES KÖLTSÉGE

Összeállította: Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület
Debrecen, 2012.

"A vasút idejét múlt közlekedési mód, miért akarják egyesek mégis, hogy sok vonat járjon?"

Attól, hogy Magyarországon sok régi, piszkos és lepukkant szerelvény van a vasút egyáltalán nem idejét múlt közlekedési eszköz! Sőt! Vannak nagyon modern vasutak, amelyek nagyon gyorsan sok árut és sok embert tudnak elszállítani nagyon biztonságosan és olcsón. Mivel hazánkban évek óta elmaradtak a vasút korszerűsítését szolgáló fejlesztések, ezért sajnos általánosan az a nézet alakult ki, hogy a vasút egy korszerűtlen elavult közlekedési mód.

"Én korszerű vonatra se szállnék! Az állomás kint van a város szélén, nem akarok addig gyalogolni!

Kétségtelen, hogy sok vasútállomás nincs a település központi helyén. Amikor a vasutat építették, akkor lehetőleg mindig a település szélére került. Egyrészt azért, hogy ne kelljen épületeket lebontani. Másrészt a gőzgépek miatt igencsak koszos üzemnek számított a vasút, nem lett volna célszerű a városközpontban pöfékelni hatalmas gőzmozdonyokkal.

Akkoriban - a közutak hiánya miatt - sokkal messzebbről is elgyalogoltak az állomáshoz, hiszen a távolsági utazásokhoz nem nagyon volt más lehetőség. A közutak és a motorizáció elterjedésével a vasút eljutási időben nem volt képes felvenni a versenyt, ezért a vasúti utazások száma jelentősen visszaesett. Sokkal nagyobb teret nyert a busz és az autóval történő utazás.

"Ha busszal, autóval közúton gyorsabban lehet eljutni egyik településről a másikra, akkor miért van szükség mégis vasútra?"

Egyáltalán nem biztos, hogy lassabb a vasút! Ez természetesen függ a közút és a vasút elhelyezkedésétől. Továbbá vannak más tényezők is. A motorizáció elterjedésével a városokban megjelentek a közlekedési problémák. Balesetek, torlódások, parkolási problémák, amelyek mind-mind növelik az úton töltött időt. Nem is beszélve a sok autó okozta környezeti terhelésről. Kétségtelen, hogy a vasút abban az állapotában, amiben ma van Magyarországon, csak nehezen tud versenyképes maradni.

"Miért ne járjon busz is vonat is? Majd a verseny dönt, hogy melyik a jobb?"

A közösségi közlekedés különböző ágazatainak nem szabad versenyeznie egymással. A verseny eredménye a jelenlegihez hasonló párhuzamos rendszer lenne, amiben az állam kétszer fizet ugyanazért a szolgáltatásért: a közúti és a vasúti szolgáltatónak is, amikor az egyik is el tudja látni a feladatot; azt kell eldönteni, hogy ki tud hatékonyabban fellépni. Együtt kell versenyezniük az egyéni személygépkocsis közlekedéssel. A vonatnak és a busznak egymást kiegészítve kell olyan szolgáltatást nyújtania, ami versenyképes a személygépkocsival szemben.

"De ott, ahol a busz gyorsabb, akkor miért kell mégis vasút?"

Ha egy átlagos vidéki településről szeretnénk bejutni egy nagyvárosba, akkor ezt sok esetben megtehetjük busszal és vonattal is. Még csak az sem mondható el, hogy az egyik jelentősen gyorsabb a másiknál, mert sok helyen a közúthálózat minősége is „katasztrofális". Az viszont sajnálatos probléma, hogy ezek a buszok és vonatok oda, vissza szinte teljesen azonos időben közlekednek. Az eljutási időbe az is beleszámít, hogy mennyit kell várni, míg jön a következő járat. Gyakran két óránként jár a busz is és a vonat is egyszerre, pedig közlekedhetnének felváltva is.

"Sok vonat üresen közlekedik, miért baj az, ha megszüntetik ezeket a vonatokat?"

Az ilyen jellegű ésszerűsítéssel az a baj, hogy mindig lehet találni olyan peremidőszakokat, amikor kevesebb az utas. Ebből az következik, hogy egy idő után nem maradna egy vonat sem, mert mindig van olyan, járat amelyen kevesebben vannak, mint a többin. A közösségi közlekedés csak úgy lehet versenyképes az egyéni közlekedéssel szemben, ha folyamatosan tudja biztosítani az állandó elérhetőséget. Az alacsony kihasználtságú vonatokat nem megszüntetni kellene, hanem odacsábítani az utasokat, kedvezményekkel, akciókkal. Az igazi kérdés tehát az, hogy hogyan lehet elérni, hogy a kihasználatlanabb időszakokban több utas legyen. Erre sajnos semmilyen próbálkozás nem volt.

A mobilszolgáltatók sem szüneteltetik a kevésbé kihasznált időszakokban a szolgáltatást, hanem olyankor olcsóbban telefonálhatunk.

"Miért akarja bárki is hogy ritkán lakott helyekre vonat járjon?"

Ezt nem akarja senki, de ahol nincs más lehetőség, közlekedjen vonat.