

Vasúti Tour de Hongrie & partnerek

Vonatváró Vonalbejáró Hétvége

2010. október 16+17-én a szünetelő pályák mentén

* * * Szervezői tudnivalók * * *

Miért keljünk útra?

Adott egy értékünk: a vasút- és buszjáratok hálózata, újabb nevén **közösségi közlekedés**. Szinte mindenkinek fűződik hozzá érdeke. A közlekedés körül sok a gond, ami különösen igaz a vasútra, ezen belül is az úgynevezett mellékvonalakra. Majdnem kizárólag rossz hírekkel van tele a sajtó, sajnos a mostani működés tényleg sok kívánni valót hagy maga után. Mind eközben még viszonylag kevesen értik meg, hogy miért van ez így és miért nem szükségszerű, hogy így maradjon! Sok téves információ, előítélet jelenik meg a sajtóban és a fórumokban. Ezt nem hagyhatjuk, mert **életfontosságú, hogy** a térségi és (elő)városi közlekedésben hanyatlás helyett **a „közösségiek” újra teret nyerhessenek**.

Két alkalommal már körbeutaztuk vasúton az országot a határ közelében, a (jellemzően 1920 után szétvágott) szárnyvonalakat sem kihagyva. Ezzel az akcióval felhívtuk a figyelmet a **felemás, részben tarthatatlan** állapotokra és a **megoldásokról** beszélgettünk úton-útfélén. A második Tourt jelentős érdeklődés vette körül 2009 végén: számos TV-híradóban beszámoltak róla, rádióinterjúkat adtunk és a Duna műsort készített a közös szeged-makói utazásról. Közben laza baráti-szakmai kör alakult a Vasúti Tour de Hongrie körül.

Ezután újabb 24 vonalon teljesen leállt a személyszállítás. Az új kormányzat 4 vonalat indított újra és további 6 vonalat év végére helyezne vissza a forgalomba. Viszont összesen 38 vonalon „szüneteltették” a személyforgalmat. A választási ígéret szerint „mindenhol újraindítjuk a forgalmat, ahol műszakilag lehetséges”. Kérdés, mi a lehetséges, **mi az ésszerű?**

Az elmúlt fél évtized során többször meglátogattuk minden egyes érintett vasútvonalat. Ismereteink alapján kijelenthetjük: nagyon kevés az a szünetelő vasútvonal, amelyre **korszerű, körültekintő üzemeltetés** esetén sem lenne szükség. Busznak és vonatnak szüksége van egymásra, az embereknek szükségük van rugalmas közlekedési rendszerre, mely az autó alternatívája lehet. A vasút ma is képes arra, hogy a közlekedés gerince legyen egy-egy térségi hálózatban, és az **energia- és klímahelyzet miatt** komoly érdekünk fűződik ehhez (környezetkímélő, hatékony rendszerben persze). Az ideai természeti csapások, jelenések láttán: aki csak akarja, felismerheti, hogy **rég ideje lenne, változtatni közlekedési és fogyasztási szokásainkon**. Most lépnünk kell, ha az ennél is nagyobb csapásokon legalább enyhíteni szeretnénk... *de ez nem megy magától.*

Útra kelünk, hogy szóba állhassunk a (lehetséges) utasokkal és hogy jelezzük: **igényt tartunk itt helyben is korszerű térségi közlekedési rendszerre.**

A „Vasúti Tour de Hongrie” honlapja: <http://vasut.kteam.hu>

Helyi szervező lennél?

Ha igen, légy szíves a következőket fontold meg, beszéljétek meg baráti körben és mihamarabb döntsetek:

- A megmozdulás javasolt formátuma egyszerre pofonegyszerű és nagyon rugalmas!
- Egyszerű az alapfeladat: bejárni gyalog vagy kerékpáron a helyi szünetelő vasútvonalat vagy annak egy részét. Persze nem kis sportos teljesítmény.
- Főleg idő és akarat kell a bejáráshoz + az alapos szervezéshez. Aki vállalja a helyi szervezői feladatokat, ideálisan tudjon **2-3 nap**nak megfelelő időt szakítani az előkészületekre és legalább **3-5 fős** társaságra számíthasson (segíteni, túrázni természetesen rövid idő erejéig is lehet). *Már az is számít, ha egyszerű sétára telik!*
- Jó lenne, ha az előkészület során a szervezők alaposan végig gondolnák a vasúttal kapcsolatos érveket és ellenérveket, a helyi vonal működtetésével kapcsolatban felmerülő problémákat. Útközben, de már az előkészítés során is biztos lesznek érdeklődők, akik váratlan kérdéseket is feltehetnek. A lényeg tehát az, hogy értelmesen meg tudjátok válaszolni, miért túrázunk, mit is javasolunk.

Jelentkezés: vasut@kteam.hu ; +36-20/37 090 37

Javasolt közös programelemek

1. Bejárjuk a választott vasútvonalat, vagy annak egy részét, lehetőleg a pályatest mentén vagy közelében, párhuzamos (föld)utakon ha vannak. Forgalommentes pályán a sínek közt vagy a töltésen gyalogolhatunk, de ha ez kényelmetlen, letérhetünk egy nagyjából párhuzamos útvonalra. Hosszabb vonal esetén: a) szakaszokra lehet bontani, amit teljesíthetünk 2 nap alatt, külön-külön csoporttal akár szembe haladva egymással, vagy stafétaszerűen, b) csak egy kiválasztott szakasz bejárása (szempontok az útvonal kijelöléséhez: a rajt és cél megközelíthetősége tömegközlekedéssel, esetleg melyik szakasz a legérdekesebb a túra élménye, valamint a személyszállítás szempontjából...).
2. Lehetőleg előre egyeztessük jövetelünket a helybeliekkel. A választások miatt az önkormányzatokat első körben inkább kíméljük (kivéve jó személyes kapcsolat esetén, vagy ahol nem nagyon foglalkoznak a választással). Gondoljunk előbb helyi ismerősökre, kultúrházra, iskolára, civil, egyéb szervezetre, intézményre, vasutas családokra... Mondjuk el tömören akciónk célját és érdeklődjünk álláspontjuk, részvételi hajlandóságuk felől. Ahol csak lehet, hívjuk a helybelieket az állomásra, megállóhelyre adott időben, kérve, hogy hozzanak magukkal község-, nemzeti és EU zászlót, vagy más jellegzetes látványosságot. Ha az időterv engedi vagy helyi viszonyok miatt jobb (nincs vasúti létesítmény, távolság, időjárás), más alkalmasabb helyen is lehet találkozót tartani.
3. Az is jó, ha csak bejárásra vállalkoztok, vagy ha nem mindenütt jön össze találkozó (ne vállaljuk túl magunkat). Minden esetre tegyétek közzé a neten a tervezett „menetrendet” – küldjétek a vasut@kteam.hu címre (módosítás/bővítés esetén a végleges programváltozatot is), saját és helyi/regionális oldalakon is meghirdethető – szervezői telefonszámmal, címmel. Hadd legyen másoknak is esélyük csatlakozni.
4. Javasoljuk az önkormányzatnak, hogy csatlakozzanak a Tour nyilatkozatához. Összefogva valamivel hatékonyabban tudjuk képviselni a helyi vonal ügyét. Ahol telik a szervezők idejéből, jó lenne, végig megkeresni az önkormányzatokat (telefonon, személyesen) – nagyjából egy héttel előre. Ahol szóba állnak, érdeklődjünk tapasztalataik (pl. menetrendi egyeztetések idején) és álláspontjuk

felől, majd foglaljuk össze az észrevételeket, javaslatokat.

A bejárás alatt legyenek kéznél aláíró ívek egy vagy több mappában, és egy-két túratársnak az legyen a dolga, hogy minél több embert kérjenek meg útközben, támogassák aláírásukkal a vasút ügyét. Esetleg ott is lehet hagyni a lelkebb helybéliekkel plusz aláíró íveket, de tapasztalat szerint nem nagyon küldik vissza, messze az a leghatékonyabb, ha személyesen megszólítjuk az embereket.

5. A helyiek úgy is foglalhatnak állást, hogy elkísérnek egy darabig a túrázókat (településen belül, a következő megállóig, vagy ameddig gondolják/bírják). Ezért is nagyon fontos a tervezett időrend közzététele, elérhetőségünk megadása. A sajtós hírverés segíthet és egyes résztvevőket hozhat, valamint ezáltal is a közvélemény előtt marad a vasútvonal. Viszont jellemzően a jó személyes kapcsolatok és helyi tekintélyek megnyerése az, ami igazán segíthet ahhoz, hogy nagyobb számban csatlakozzanak hozzánk.

6. Kérjük, hogy minden megmozdulásokat dokumentálja valamelyikőtök (fénykép, videó, beszámoló...). Az akció utáni napokban minden sikeres képet küldjünk be, a legjobb felvételek készítőire értékes nyeremények várnak.

Tippek, kérések, további program- és akciós ötletek

- Első utunk a csomóponti állomásfőnökhöz vezessen, hiszen a helyi vasutasok érdekében is történik a megmozdulás. Csoportos túra esetén mindenképp egyeztessünk a biztonságról! Néhány vonalon, ahol már nem jár személyvonat, elvélve még van teherforgalom. Forgalommentes vonalon is bejárásokat tartanak pályavasúti járművel. Ha aznap tehervonat vagy egyéb bejárás várható, a vasútforgalmi személyzet által megjelölt időszakban tartsuk távol magunkat a pályától.
- Nyilvánosság: ajánlott, időben élni a helyi kommunikációs csatornákkal, a falu TV-től kezdve a regionális sajtóig. Sajtóanyagot központilag biztosítunk, ami helyi összefoglalóval kiegészíthető (a vonal rövid leírása, potenciálja, javaslataink...) A programot, útvonalat (kb. mikor hol lesztek), az esetleges sajtóanyaggal együtt kérjük a vasut@kTeam.hu címre megküldeni, a közzétett program módosítása esetén a végleges programot is. Köszönettel vennénk azt is, ha az egyik résztvevő beszámolót küldene a helyi megmozdulásról, beleértve a sajtómegjelenések linkjeit, másolatait.
- Mutatóba tudunk egy-egy példányt biztosítani a „Város, vidék, vasút” című kiadványból németországi térségi vasutakról. Körlevélben tájékoztatjuk a szervezőket, amennyiben más anyagokat tudnánk biztosítani (pl. pólók, molinó...)
- Tapasztalt túravezető, aki ismeri a bejárni szándékozott szakaszt, kellő pontossággal meg tudja becsülni, mennyi idő alatt lehet azt csoportosan bejárni. Egyébként ajánlatos, ha az egyik ráérősebb szervezőtárs valamelyik nap megteszi kényelmes tempóban az utat, feljegyezve az időtartamokat és az útvonal adottságait. Ezután már csak a találkozó becsült idejét hozzá kell adni, hogy a bejárás „menetrendje” elkészülhessen. Nagyobb létszám illetve helyi részvétel esetén mindenképp kell egy túravezető, akire hallgatnak a résztvevők. Ő figyel az órát és fújja meg az indulót. Ha ráeszmélünk, hogy mégis elszámoltuk magunkat: telefonon értesíthetjük a következő település kapcsolattartóját.
- Szlogeneket, látványelemeket találhatunk ki, feliratozott lepedőktől a felfújható könnyű tárgyakon át különböző kreatív ötletekig, kifejező csoportképekig. A beküldött fotók értékelésekor ezeket is figyelembe vesszük.
- Valamelyik ponton rövid előadást lehetne betervezni a vonal történelméről, jelentőségéről, amire fel lehet kérni vasúttörténészt, tájékozódott vasutast, vagy akár felkészült csoporttagot (internetes források, saját ismeretek és megfigyelések, MÁV Dokumentációs Központ a Könyves Kálmán körúti székház földszintjén).

- A bejárás során szóba-képbe lehetne hozni a vonal menti értékeket: miért érdemes, vonattal az adott térségbe utazni? Különösen ha távolabbról is várunk résztvevőket, útba is ejthetjük egyik-másik látványosságot. (Ígéretes turisztikai terület a vasútvonal alapú „destination management”. Érdeklődés esetén ezzel kapcsolatban több információt is tudunk nyújtani.)
- Lehet egy-két alkalmas helyen félórás-órás lakossági fórumot tartani, ha vannak alkalmas emberek, esetleg meghívottak, szemléltető anyagok stb. Szempontok: várható lakossági érdeklődés, lehetőségek, megközelíthetőség közösségi közlekedéssel.
- Ha a jobb, korszerűbb térségi közlekedésről szóló elvárásokat tudnátok konkretizálni, javaslatokba önteni: ez előre lendítheti a helyi vonal ügyet és érdeklődésünkre tarthat számon – együtt az esetleges korábbi állásfoglalások, tiltakozások, javaslatok, aláírásgyűjtések hírével (másolat/link).

Várható (közéleti és szervezési) kérdések, vélekedések

1. Dióhéjban mi az akció lényege?

Felhívjuk a figyelmet arra, miként töltheti be értelmesen szerepét a 34 szünetelő vasútvonal nagy többsége. Szükség van hatékony rendszerre, a közlekedési eszközök egymásra hangolására.

Emlékeztetünk a vasútvonal múltjára és jövőbeni lehetőségeire. Reméljük, legközelebb az újraindítás alkalmából találkozhatunk.

2. Tényleg minden vonalra szükség van? Sok helyütt csak "forró levegőt" szállítanak adófizetői pénzen!

A szünetelő vonalak nem egyformák. Van, ahol naponta több százan utaztak, máshol csak átgondolás, felújítás, korszerűsítés után lesz értelme a vasúti közlekedésnek. Nagyon kevés esetben tényleg idejélmúlt a vasútvonal. Az utasokat elriasztották lehetetlen menetrenddel, romló színvonalú szolgáltatással. Számos vasútvonalat mintha csak úgy otthagyották volna, a vonatok ott egy 30-40 éves elavult rendszer szerint közlekedtek tovább – már nem létező igényeket „kiszolgálva”, az azóta felmerült igényekkel mit sem törődve. Lényeg, hogy egymásra kell hangolni a busz- és vonatjáratokat és egyetlen bérlettel, jeggyel lehessen utazni mindkettőn. Néhány esetben teljesen újra kell gondolni a vasútvonalat, új integrált kistérségi rendszert kell létrehozni. Ütemes, vonzó menetrenddel keservesen, de vissza lehet szerezni sok utast. Napi 300-500 utaslétszámtól indokolt a vasúti személyszállítás fenntartása illetve helyreállítása az utasforgalomra méretezett, körütekintő üzemeltetéssel. A beköszöntő klíma- és energiaválság miatt szükség van arra, hogy minél kevesebbet utazzunk autóval. Ezt annál inkább tehetjük meg, ha egy rugalmas, életszerű alternatíva áll rendelkezésre – a korszerűsített közösségi közlekedés.

3. Szerintem csak akkor menjen a vonat, amikor szükség van rá.

Jogos felvetés, de fontoljunk meg két dolgot: egyrészt, az autók rugalmasságával kell versenyeznie a vonatok és buszok rendszerének. Másrészt pedig nincs drágább az álló vonatnál! A vasútnál csupán a költség 2-3 százaléka függ attól, hányszor fordul meg és hány kilométert tesz meg a vonat, a többi mind-mind fixköltség, ami valójában nem függ a vonatok kilométeres teljesítményétől – még akkor sem, ha a MÁV-Starttal kilométer alapon tetemes pénzüsségeket kifizettetnek, mert ez a pénz vasúton belül „vándorol” az egyik zsebből a másikba, de az így fedezett kiadások akkor is felmerülnek, ha a vonat ki sem mozdul a fűtőházból.

A vonatokat a napi és heti forgalmi csúcsokhoz méretezik. Ha adott egy vonatkapacitás (jármű, amit meg kell venni + annak személyzete, aminek a bérét ki kell fizetni): még az sem baj, ha olykor üresen szaladgál a vonat – míg az utasok átlagosan behozzák az alacsony kilométerfüggő költséget, érdemes folyamatosan közlekedtetni az adott vonatot ahelyett, hogy személyzetével együtt órákig félreállítsák. A több órás délelőtti üzemszünetek kevésbé rugalmas és vonzó rendszert eredményeznek; ha máskor nem tudnak közlekedni, több ember indul útnak a reggeli csúcsban és egy idő után nagyobb vonatot kell beszerezni. Ebből kifolyólag megnő a költség, összességében mégis egyre kevesebben választják a vasutat, ettől ismét nő a fajlagos költség... ördögi kör, ami hanyatlásba torkolódik és vasútvonalak megszűnéséhez vezethet. Ezáltal pedig csökken a teljes hálózat értéke, egyre kevesebb helyre lehet vonattal utazni.

A megoldás: minden viszonylaton, ahol több száz ember közlekedik naponta, ütemes menetrenddel a helyi célnak megfelelő méretű vonatot kell sűrűn közlekedtetni, vagy buszt, ahol nincs vasút. Ahol ez nem éri meg, ott iránytaxi, tanya- vagy völgybusz, falubusz, vasút melletti parkoló + kerékpártároló jelenthet megoldást arra, hogy mindenki élhessen a helyváltoztatás jogával, lehetőleg autó nélkül is.

4. Már nagyon rég utaztam vonattal, mert autóval olcsóbb. Szerintem mindenki maga döntsön, mivel utazzon.

Mi is szeretjük a szabadságunkat, de valakinek a szabadsága csak odáig terjedhet, ameddig mások szabadsága nem szenved csorbát. Nem élhetjük fel a következő nemzedékek életterét sem, és bizony nyakunkon az energiaválság, ezért jobban tesszük, ha megtartjuk, felfedezzük a magunk számára az autó alternatíváját.

Egyetértünk: előbb lépni kellene egy jobb szolgáltatás irányába. A vonat és busz legyen jóval vonzóbb és inkább olcsóbb, az autós közlekedés valamivel drágább, így vagy úgy ki kell fizettni a közút felhasználóival az általuk okozott költségeket. Vonatot és buszt egymás ellen kijátszani felesleges és káros; sok helyütt mind a kettő szükséges és mindenki utazzon azzal, ami neki jó. Csak a pazarlást kell megszüntetni; főleg az a pazarló, ha busz és vonat nincs normálisan egymásra hangolva.

Viszont: aki autót tart fenn, arra hajlik, hogy csak az üzemanyagra gondoljon és a fixköltségről megfeledkezzen. Tényleg szükség van saját autóra (vagy akár két autóra a családban)? Ha lemondunk róla, mit veszítünk és mit nyerünk? Ha éves vasúti bérletet veszek, a teljes költségem jóval alacsonyabb, mint ha autót vásárolnék és fenntartanék (benzinről, kockázatról nem is beszélve) és annyit vonatozhatok a bérletkártyával, amennyi belefér napjaimba.

5. Azt olvastam, vidéken sokkal olcsóbb a buszközlekedés. Csak nagyvárosok közt van létjogosultsága a vasútnak, nincs pénze az államnak, nosztalgia vonatok közlekedtetni a vicinálisokon.

A fizika törvényei szerint kötött pályán jóval nagyobb tömeget lehet elszállítani ugyanannyi energiával, mint közúton. Számos regionális vasútvonal bizonyít akár napi 300-500 utas mellett. Csak ott olcsóbb a közút, ahol nem hatékonyan üzemeltetik a vasutat és adminisztratív úton megdrágítják az üzemeltetést, vagy ahol az utaslétszám korszerű vasútüzem mellett sem éri el a hatékonysági küszöböt. Legfeljebb úgy lehet látszólag olcsóbb a busz, ha nem számolunk annak teljes költségével (beleértve többek közt az útfenntartás rá eső részét – a nehezebb járművek sokkal nagyobb kárt tesznek az utakban) és ha a helyi vasútvonalat a jelenlegi leamortizált állapotban nézzük, amiért csak kevés utas igényét tudja kiszolgálni.

A legtöbb "szünetelő" vonal melletti utakon naponta akár több ezer jármű halad el. Meg kell nézni, honnan hova utaznak az emberek és ezeken a viszonylatokon kell életszerű szolgáltatást nyújtani, beleértve a szünetelő vonalakat – átszállás nélkül, vagy megfelelő csatlakozásokkal. Ahol van forgalom, ott korszerűsíteni kell, mert nem nosztalgia a vasút, hanem a jövő egyik záloga. Lehetőleg a turizmus igényeit és a szabadidős forgalmat is ki kell elégíteni, ez is közérdek és közszolgáltatás. Sok helyütt csak minden igény együttes kiszolgálása esetén van létjogosultsága a vasútnak, de akkor annál inkább: hivatás- és szabadidős forgalom, teherforgalom, esetleg ráadásul nosztalgia-járatok.

Ahol valóban kicsi az utaslétszám, ott újfajta rugalmas szolgáltatással érdemes teljessé tenni a "mobilitási láncot": megfelelő buszkapacitás – csuklós, szóló, midi busz, völgy- vagy tanyabusz, iránytaxi, falugondnoki buszok bevonása –, P+R parkoló és kerékpártároló, a gyalogosforgalom figyelembevételével, de akár sítaxi a szárnyvonalon... Akarattal, nyitottsággal sok minden lehetséges. Sok kisebb, rendszert alkotó intézkedés együtt hatékonytá teszi a közlekedést, ami a helyi lakosság és a nemzetgazdaság felemelését egyaránt szolgálja.

6. Járhatna-e egyáltalán mindenhol újra vonat? Melyik vonalakat kellene újraindítani?

Ez több mindentől függ:

- Már nincs elég eszköze és személyzete a MÁV-nak ahhoz, hogy mindenhol egyszerre újrainduljon a forgalom. Évekkel korábban már meg kellett volna kezdeni a térségi forgalomban szolgáló csehszlovák motorvonatok korszerűsítését vagy cseréjét,

miképpen a cseh, szlovák, lengyel vasúttársaságok is megteszik. Ezzel szemben nálunk nem érvényesült egy gazdaságos egységes járműkonceptió, hanem kaptunk orosz „vonatmetrókat”, vettünk néhány Desirót, majd egy sikeresen bevezetett, majd feladott szolgáltatás nyomán (InterPici járatok) a regionális közlekedés örökölt néhány felújított motorkocsit. Az előremutató szombathelyi csuklós prototípusból már nem lett folytatása, így a közlekedés zömét bonyolító, öregedő cseh járművek utódlása megoldatlan.

- Ahol korábban napi több száz utas is előfordult, nagyon megfontolandó az újraindítás.
- Ahol aránylag jó állapotban a pálya és kevés beruházással már most legalább 40-60 km/h-s sebességgel lehet közlekedni, igény esetén minél hamarabb vissza kell állítani a személyszállítást - jó menetrenddel, ráhordó buszközlekedéssel.
- Ahol teherszállítás miatt fenn kell tartani a pályát, csak a személyvonatok tényleges üzemeltetési költsége jelent valódi többletköltséget. Az, hogy a teljes pályafenntartást rájuk terhelik (pályahasználati, megállási stb. díjak felszámolása által), ez csak egy elszámolási módszer. Ez a gyakorlat kifejezetten káros, ha egy fenntartható közlekedési stratégia szempontjait tartjuk szem előtt. A tényleges működési költség becslése alapján kellene megfontolni az újraindítást. Megfelelő hozzáállással és jó szolgáltatással elérhető itt is az utasszám növelése.
- Léteznek vonalak, ahol csekély a helyi-helyközi utasforgalom, de stratégiaileg fontosak (Sárbogárd-Börgönd: újraindításával több dunántúli nagyváros közt lényegesen lerövidülne a menetidő, Körmend-Zalalövő: két villamosított fővonal közti kapcsolat, nemzetközi teherszállítási potenciál). Az ilyeneket meg kell tartani és megfelelően hasznosítani. Számos regionális vasútvonal terelő útvonalként stratégiaileg fontos: amikor építkezés, baleset, árvíz vagy más behatás miatt a fővonal járhatatlanná válik, sok időt és költséget meg lehet spórolni a terelő útvonal által. Ha tönkre hagyjuk menni az ilyen pályákat, nehezen vagy egyáltalán nem lehetséges a vonatforgalom terelése.
- Ahol a pályaállapotok csak nagyon csökkentett sebességet tesznek lehetővé: meg kell vizsgálni a vasútvonal potenciálját. Az azonnali újraindítás akár nemkívánatos eredményre vezethet, mert elégtelen szolgáltatással megutáltatják a vasutat még a maradék utassal is (lásd a nemrég még népszerű Nyírvidéki Kisvasutat). Ha korszerű közlekedési rendszerben várhatóan utaznának a vonalon, meg kell tartani a pályát (a nyomvonalat mindenképpen!) és lépéseket tenni a mihamarabbi pályarehabilitáció érdekében.
- Vannak vonalak, amelyek már nem tudják betölteni eredeti szerepüket, de megváltozott szerepkörük sincs megfelelő mértékben (Kisszénás-Kondoros ennek iskolapéldája). Ilyen esetben meg lehet fontolni az alternatív hasznosítást, például hajtánypálya vagy turisztikai, muzeális jellegű járat, vagy akár sintaxi szolgáltatás. Ha ilyen alapon sincs megfelelő igény illetve lehetőség a pálya életben tartására, intézkedni kell a vasútvonal hivatalos megszüntetéséről, bontásáról és az eredeti természetes környezet helyreállításáról. Az alternatív hasznosítás által életben tartott pálya később, a keretfeltételek megváltoztatása esetén ismét szolgálhatja a személyszállítást. Például amennyiben a 75-ös vonalat korszerűsítik és a budapesti elővárosi rendszerbe integrálják, akkor a Diósjenő-Romhány vonalra egyszerűsített mellékvonali üzemen ismét ráhordó és kistérségi jellegű forgalmat lehetne rendelni.
- Vannak használaton kívüli, leromlott állagú pályák, melyeknek stratégiai jelentősége van. Ezek nyomvonalát meg kell tartani, lehetőleg a további állagromlást meg kell akadályozni. Pécsvárad-Bátaszék és Bácsalmás-Szabadka-Szeged felújítása esetén újra létesülne a Pécs-Baja-Szeged vasúti összeköttetés, ami kelet felé Aradig és Temesvárig vezethet tovább. Az ilyen projekteket a hosszabb távban gondolkodó szakpolitikusoknak fel kell vállalniuk, amennyiben hosszú távú gazdasági hasznuk valószínűsíthető.

7. Feltétlenül végig kell gyalogoljuk a vasútvonalat?

Ez kívánatos lenne, de arra vállalkozzunk, amire telik időnkől-energiánkból. Lehet két-három állomást, megállóhelyet felkeresni október 16-án vagy 17-én, begyalogolva vagy kerékpározva egy-egy kiszemelt szakaszt. A teljes távot lehet két nap alatt teljesíteni, egy-egy távot busszal lehet megtenni, illetve két vagy több csoport gyalogolhatna egymást felváltva, vagy egymással szemben a végpontok felől, hogy középen találkozzanak. El lehet dönteni, hogy szombaton, vasárnapon vagy két napon át tartson az akció. Az a fontos, hogy a vállalt és meghirdetett útvonalhoz, programhoz tartsuk magunkat.

8. Egyeztetni kell illetve be kell jelenteni minden programelemet, módosítást?

A helyi szervezők szabadon döntsenek arról, milyen akciókat, programelemeket, találkozókat stb. vállalnak be. A főszervezők nem szeretnének és nem is tudnak minden részletről egyeztetni. A kidolgozott helyi programot a Tour honlapján megjelentetjük, a program módosulása esetén a kiegészítést, programváltozást legyetek szívesek küldeni.

9. Mit tegyünk, ha az önkormányzaton nem állnak velünk szóba?

Rajtunk ne múljon a dolog, de ne is erőltessük – most lesznek/voltak a választások és sok minden közbe szólhat, vagy egyszerűen túl nagy lehet a közöny, fásultság, akár ellenérdek. Lehet próbálkozni „helyi diplomáciával”; esetleg civil szervezetek, műv.ház, könyvtár, iskola, vasutas családok stb. lehetnek partnerek egy kis helyi megmozdulásban.