

Alacsony forgalmú vasútvonalak vizsgálata, a magyar vasúti pályahálózat sorsa

Vélemény és javaslat

Háttér:

Kiskoromban – Svájcban, Ausztriában – érintkeztem a mellékvonalak problémakörével. Svájcban korántsem felhőtlen volt a vasút-civilek-politika háromszög, de idővel sok tekintetben példás együttműködés alakult ki. Mint ismeretes, nyugaton a 70-es, 80-as években, a strukturális válság idején jó néhány mellékvonal megszűnt, vagy a megszűnés szélén állt. A kezdeti sikerek nyomán, a 90-es évek óta sok helyütt reneszánszát éli a regionális vasúti személyszállítás.

Két esztendeje kiemelten foglalkozom a hazai helyzettel.

Erősségem: széles nemzetközi áttekintés; összefüggések, különböző folyamatok, modellek ismerete (gyakran csak felületesen); nyelvismeret - bizonyos fokig szaknyelv is

Hátrányom: mélyebb szakmai ismeretek, munkatapasztalat hiánya

Információforrásaim:

- 14 országban nagyságrendileg 600.000 leutazott kilométer; több közlekedési szövetség megalakulását tapasztaltam
- külföldi és hazai közéleti és szakmai sajtó
- vasutas ismerőseim
- külföldi és magyar civil szervezetek hírlevelei
- odavágó tanulmányok, szakkönyvek

Alkalmi munkakapcsolat vagy tagság:

- Hungary Card (Hotelinfo)
- Magyar Közlekedési Klub (korábban: svájci és osztrák klub)
- VEKE
- BKSZ
- Magyar Vasúti Egyesület
- Vasutas Települések Szövetsége
- Allianz pro Schiene

Kapcsolat:

+36-20/37 090 37 Skype: ujember ujember@kajata.hu meg lehet próbálni: 47/570-030

Alább egy aránylag jól értesült laikus értekezése/javaslata, szakértők következtetéseit is figyelembe véve. Ha rájövök ill. felhívják a figyelmem, hogy valami javításra szorul, nov. 7-e után is módosítom!

Tartalom:

- I. Bevezető
- II. Vélemény (GKM tárgyi anyagához)
- III. Javaslat (projektelőkészítő iroda)

I. Bevezető:

Nincs kedvem, és nincs időnk félrebeszélésre.

A vasúti pályahálózat integritását, értékét nagymértékben csorbító folyamat közepén vagyunk, mely – ha most nem fordítjuk meg – tovább rontja térségünk közösségi közlekedésének és vasúti áruszállításának pozícióit. Mind az áruszállítás, mind az egyéni utazás terén a közút, az egyéni gépjármű részesedése nagymértékben nő, miközben a közlekedés felől a vállalt klímacélok elérhetetlenné válnak. Ahelyett, hogy kihasználjuk földrajzi és történelmi adottságainkat, a kelet-nyugat, délkelet-északnyugat irányú áruforgalom más útvonalakat részesít előnyben és a mélységi ellátás egyre jobban átkerül a közútra.

Nyugaton jobb gördülőállománnyal, pályákkal, esetleg előnyösebb strukturális adottságokkal rendelkeznek. A mi erősségünk a széles hálózati lefedettség – továbbá az, hogy a nyugati tapasztalatokból tanulhatunk, ha azokat megfelelően értelmezni és hasznosítani tudjuk, tekintettel adottságainkra.

A GMK őszi anyagából több helyen kilógott a lóláb. Az abban felvázolt vonalbezárási szándék a KTI irodavezetőjének regionális egyeztetésen általam is hallott, nagyon helytálló és biztató irányelveket megcáfolta; még most sem látszik igazán, miképpen valósítható meg néhány vonal esetleges kiszervezése ún. térségi vasútként. Viszont tekintettel a fenti tételre, ésszerűen nem tehetünk mást, mint készpénznek venni a térségi vasutak alapításának lehetőségét, illetve feltételezni az abbeli szándék komolyságát. Tehát abból indulok ki, hogy a megtartható vonalak valóban ki lehet szervezni és a szükséges szakmai és politikai egyeztetések ennek megvalósításáról szólnak majd, valamint arról, miképpen használható ki az a potenciál, ami egy-egy vasútvonalban és a pályahálózat egészében rejlik (nagyterületi megvilágításban is). Ránézésre, valamint a nyugati vasútmentő-reaktíváló tapasztalatok alapján kijelenthető, hogy a 38 mellékvonal esetében hol háromszoros, hol tízszeres potenciális utaslétszám van, de az érdekeltek utazási szükségletét a vasúti személyszállítás jelen állapotában nem tudja kielégítően kiszolgálni.

Első sorban ezen kell változtatni – másodlagos kérdés, hogy hogyan, csak eredményre vezessen. Amennyiben erre mutatkozik készség, a konkrét keretek megteremtésére is, visszatérhetünk arra a kérdésre, hol indokolt és hol nem a vasúti személyszállítás.

II. Vélemény

1. Globálisan

Általános megfontolások, „lóláb-gyanús” érvelések

a) Egyetértés:

- racionalizálás, strukturális reform szükséges *(részben más-mást értünk alatta, lásd lejjebb)*
- helyi igények jobb kiszolgálása, átszállási/várakozási idők csökkentése *(integrált ütemes menetrend keretében reális, ami egyben a gazdaságosabb vasúti közlekedés alappillére)*

- szolgáltatási színvonal javítása (*alapfeltétele a felújítás és korszerűsítés; nagyban elősegítené a közlekedési szövetségek, tarifaközösségek létrehozása*)
- állami szerepvállalás határainak újragondolása (*viszont sokat várunk el a helyi önkormányzatoktól, ha az új szervezetek-struktúrák létesítését tőlük kérjük számon, tehát az újragondolás mellett a keretek létesítéséről is gondoskodni kell, mindenképp előtt a mellékvonalai pályák korszerűsítéséről és a regionális vasútüzemek ésszerű keretfeltételeiről*)
- közszolgáltatási szerződések rendszerének kiterjesztése (*akkor érdemes kiterjeszteni, amikor valós esély van kiszervezésekre; ehhez szükséges, hogy a kormányzat – amennyiben valóban érdekelt ebben – a lehetőség lebegtetése mellett megfelelő minőségű pályahálózatról és finanszírozási keretekről is gondoskodik*)

a) Tekintettel a vasút térhódítására Európa-szerte, **hálózatracionalizálás** címszó alatt első sorban felújításra, korszerűsítésre, érdemi strukturális és forgalmi kiigazításokra gondolok. Az őszi anyagból sokkal inkább a hálózat megrítikítása, megcsonkolása domborodott ki, mint állítólagos gyógyír a vasút strukturális gondjaira.

Nyilván egyszerűbb, kiiktatni a jelenleg nem megfelelően teljesítő vonalakat, viszont ez ellentétes hosszú távú érdekeinkkel és rövid távon sem egyértelmű ennek anyagi, költségvetési előnye. A „strukturális reformnak” titulált koncepció nem számol kellőképpen a Magyar Köztársaság területén illetve a Kárpát-medence földrajzi egységben meglévő, **összefüggő pályahálózat értékével**. A mellékvonalak jelenlegi leamortizált állapotukban is utasakat ráhordanak a fővonalra, ezek a továbbutazó utasak a jövőben csak részben maradnak a MÁV ügyfelei, a többség mindjárt személygépkocsival utazik majd végig – vagy jobb esetben busszal, rosszabb esetben már el sem tud indulni. Az érintett térségekben élő fiataloknak lehetőségük sincs, gyermekkorukban rászokni a vonatozásra. Hasonlóképpen, a fuvarozási üzlet jelentős részétől elesik a vasút, ha a lehetséges ügyfelek jelentős része távol kerül az üzemelő pályahálózattól. A nagy gyártóvállalatok jellemzően a nyersanyag egy részét vasúton fuvaroztatják, a készárut közúton, mert túl kevés esetben oldható meg egyáltalán, illetve gazdaságosan.

Az 1970-es években megszüntetve lett a 11-es vonal Veszprém-Balatonalmádi pályaszakasza. Ennek hiánya nem csak a 11-es vonal, hanem a teljes balatoni hálózat értékét csökkenti: nincs normális összeköttetés Bécs, Győr felől. A 38 vonal megszüntetésének több ponton kedvezőtlen hatása lenne a maradék hálózatra, mi több: a nagytérségbeli hálózatracionalizálás egyik kiemelkedő lehetőségétől elesünk, mivel a Trianon után megszakított legtöbb összeköttetés helyreállítása ellehetetlenül. Ezért amennyiben a MÁV nem tudja hatékonyan kezelni az alacsony forgalmú vonalakat, ésszerű megoldás csak a kiszervezésük lehet.

- b) Minden közlekedési mérnök, minden figyelmes középiskolás tudja, hogy a vasúti közlekedés a fizika törvényei alapján hatékonyabb a buszos-kamionos személy- és áruszállításnál, bizonyos üzemeltetési keretértékeken belül. Amennyiben nincs így, annak három oka lehet (külön-külön vagy vegyesen):
1. a szolgáltatási színvonal nem megfelelő illetve nem alkalmas arra, hogy a vonal potenciálja kihasználva legyen,
 2. az állandó költség túl magas, a vasúti szervezet nem működik elég racionálisan,
 3. a vonal idejétmúlt, azokat a célokat, amiért anno létrehozták, már egyáltalán nem vagy nem elég hatékonyan tudja ellátni (megszűnt üzemek és egyéb gazdasági változások, apadó lakosság, ésszerűtlen vonalvezetés, üzembiztonsági vagy stratégiai jelentősége sincs). Hozzáteszem, hogy a szüneteltetett, valamint szüneteltetésre, kiszervezésre

előterjesztett vonalak közül nagyítóval kell keresni olyan pályát, mely a 3. kategóriába tartozik.

A regionális jelentőségű, kisforgalmú vonalak MÁV-ból való kiszervezése nagyon is ésszerű döntés lehet. Épp ideje, de nagy fa és még hol van a fejsze?

2. Részletes megjegyzések, kérdések

a) „*Vasúti és autóbusz menetrendek összehangolása, párhuzamok megszüntetése*” (5., . oldal):

- Párhuzamok megvizsgálásánál figyelembe vették-e, mennyire tér el a vasút és a buszjárat útvonala, mindkét útvonalon számon tartották-e az igényeket? Gyakran a vasút ki tudja szolgálni a település egyik oldalát és a vasúton tovább utazókat, a busz a település másik oldalán, illetve központjában lakókat jobban szolgálja ki, legalább a kistérségi központig. Integrált menetrendben megoldható, hogy a két eszköz felváltva közlekedjen, így igény esetén, hozzávetőlegesen órás vagy félórás ütem biztosítható.
- Ha a két eszköz valóban párhuzamos illetve nincs elegendő igény mindkét eszköz felváltott közlekedtetésére: amennyiben nincs nyomós érv a busz mellett, előnyben részesítik-e a vasutat, mint hatékonyabb, környezetkímélőbb módozatot, mint a közösségi közlekedés gerincét?
- Jelentősebb viszonylatokon bizonyos párhuzamosság megengedhető. A busz elsődleges szerepe a mélység kiszolgálása, távolsági viszonylaton a vasutat előnybe részesítendő, de pl. Szeged-Pest között a Volán expresszjárataira is igény jelentkezik, miközben azzal a ténnyel sincs bajom, hogy Miskolc-Pest között gyakorlatilag csak vonattal lehet közlekedni. (Azzal már inkább, hogy a pótjegy miatt vonaton de facto többet fizetek – a Volán nem számít fel pótdíjat az elfogadható utaskomfortért, ahol új busszal tudják biztosítani a szolgáltatást.) Az utas szabad döntése is megbecsülendő érték, van, aki szívesebben buszozik, más csak vonaton érzi jól magát.

b) „*A közúti forgalom terheltségének csökkenése*” (5. oldal) – hogyan tudjuk ezt a célt elérni? Racionalizálás és fejlesztés helyett a vasúti hálózat leépítése folyik.

c) „*Hol van a mellékvonalnak hozzáadott értéke?*” (6. oldal) – csak a vak nem látja, érzékeli a 38+14 vonal szinte mindegyikének meglevő és potenciális hozzáadott értékét. Azt el tudom fogadni, hogy a hálózat évtizedekig elhanyagolt karbantartása, korszerűsítése egyszerre túl nagy falat a költségvetésnek, de akkor legyenek szívesek, ezt kimondani, majd együttesen keressük az átmeneti megoldásokat. Ha úgy tetszik, kiszervezéssel, tőkebevonással.

d) „*Munkamegosztás újragondolása*” (6. oldal) – állunk elébe a kihívásnak (remélem, többes számban beszélhetek), csak a lehetetlent ne várják. X éven belül folyamatosan fel kell újítani a teljes hálózatot! A kiszervezés azon múlik, hogy az érintett felek érdekeltek legyenek benne.

e) *Turizmus*: közönséges félreértésnek tűnik, hogy a szabadidős és turisztikai célú utazást az EU nem javasolja a közszolgáltatási körben tartani és nem jár utána az árkiegészítés. Legjobb ismereteim szerint itt a muzeális vasutak, a turisztikai célú kisvasutak, a

nosztalgiautazások kategóriáról van szó, de ez nem érinti a 38+14 szóban forgó vasutat. Amennyiben azok térségi vasútként üzemeltethetők tovább, nem kell külön, közszolgáltatáson kívüli kategóriát alkalmazni rájuk még akkor sem, ha történetesen a nyári szezonban több rajta a szabadidős forgalom, mint a hivatásforgalom. Európa-szerte nagyon sok sikeres regionális vasútnál hangsúlyosan jelen van a szabadidős és turisztikai forgalom, mégpedig közszolgáltatásként. Fizessenek többet a munkába járók, mert egy turisztikailag jelentős vonalat kénytelenek használni? A Volán adjon-e drágább jegyet a bakancsos turistának? CO2 kibocsátás szempontjából mit számít, hogy munkába hajt valaki, vagy kirándulni megy? A közösségi közlekedést használó, gyakran alacsonyabb szociális réteghez tartozók alkalmi hétvégi kirándulása, rokonlátogatása nem közérdek-e? Az a lényeg, hogy a közösségi közlekedés maradjon erős hétköznapi és ünnepnapon egyaránt, ne váljon parttalanná az egyéni közlekedés térhódítása.

III. Javaslat

Nyilvánvaló, hogy a térségi vasúttársaságok **a hálózat jelenlegi állapota mellett** nem fognak maguktól életképes formában létrejönni. Arra számos nemzetközi példa van, hogy térségi keretekben 200-500 napi utaslétszámból kiindulva is fenntartható vasútüzem megszervezhető. Az evidencia amellettszól, hogy megfelelő struktúrákkal gyéren lakott vidéken is létezik gazdaságos vasútüzem, nem csak napi 10-20 ezres utaslétszámtól. (A pontos méretekre magam is keresem a választ, ami annál is inkább izgat, mert megfigyeléseim alapján durván becsülve, a 38+14 vonal esetében napi 300-2.000 utaspotenciál tűnik reálisnak.)

Jelen helyzet sikeres kezelése hasonló kaliberű kihívás, mint Svájcban anno az integrált ütemes menetrend kidolgozása – holland mintára. (A hollandok és a svájci vezetők kizártnak tekintették ennek megvalósíthatóságát, mivel Svájc gyökeresen más földrajzi adottságokkal rendelkezik, erre az ütemes menetrend szülőatyái befogták a szájukat, magánszorgalomból, titokban kidolgozták, majd bebizonyították, hogy mégis lehetséges.)

Amennyiben alábbi csapat fennáll, kérek másfél évet azokra a vonalakra, amelyeket ki kell szervezni és csöndben, szakszerűen, az érintettekkel egyeztetve, túlórát nem számolgatva megtesszük, amit kell.

1. Projektelőkészítő és tanácsadó iroda alapítása

Találhatunk frappánsabb elnevezést. Lényeges a **nonprofit jelleg** és a **profi hozzáállás**.

A térségi üzemeltetésben érdekelt önkormányzatoknak az iroda szolgálatait lehetőleg térítésmentesen nyújtja – őket legjobban az anyagi megterhelés aggasztja. Az iroda gyakorlatilag kulcsrakész megoldást helyezné a felek (önkormányzatok és szaktárca) asztalára.

a) Az iroda profilja:

- előkészíti a térségi vasutak kiszervezését, szorosan együttműködve a MÁV érintett szervezeti egységeivel és a szakminisztériumot helyben képviselő irodahálózattal, és elősegíti annak jogszerű és hatékony lebonyolítását;
- levezeti a tárgyalásokat a lehetséges üzemeltetőkkel és előterjeszti a megállapodási tervezetet a megrendelő önkormányzatoknak;
- elősegíti a MÁV személyi és eszközállománya egy részének átvételét;
- törekszik arra, hogy a hivatallal, a pályavasúttal és a szakminisztériummal

munkakapcsolatot létesítsen, tisztázandó a pályahasználati díj kérdéskörét, valamint ennek keretében tolmácsolja azon vasúttársaságok igényeit és elsőbbségeit, akik nem maguk látják el a pályavasúti teendőket, hanem az Államvasutak pályavasúti üzletágától bérlő;

Nyílt (tisztázandó) kérdésnek tekintem, hogy az iroda a kiszervezések levezetését követően, csökkent állománnyal fennmarad-e, a térségi vasutak koordinációs szervének, külön érdekképviselőnek. Véleményem szerint az iroda feloszlassa magát, miután feladatát teljesítette, és amennyiben a lehetséges, maradék koordinációs feladatai, a vasúttársaságok érdekképviselője más keretekben megnyugtatóan oldhatók meg (pl. Magyar Vasúti Egyesület).

Szándékom szerint „low profile”, nyilvánosságban nem vagy csak kivételesen nyilatkozó, az érdemi munkára összpontosuló testület lenne.

b) Az iroda háttere:

Telefonon egyeztettem ismerős szakemberekkel és a legtöbb szervezettel, amely véleményem szerint az iroda szakmai és anyagi hátterét segíthetik biztosítani, felkérve őket az elképzelés véleményezésére. Várhatóan még a hónapban és december során további személyes egyeztetésekre kerül sor. Amikor már konkrétumokról lehet beszélni és egyeztetve a partnerekkel, a szakma illetve a közvetlenül nem részt vevő, érdekelt felek értesülni fognak a pontos felállásról.

Nem az a lényeg, hogy ez az ötlet megvalósuljon, hanem a szükséges kiszervezések leghatékonyabb, reális megvalósítását firtatom és azt a felállást támogatom, amiről a szakemberek és érdekeltek leginkább úgy vélnék, hogy célszerű.

2. Pályahálózat és regionális kötőtpályás közlekedés finanszírozása

a) Hálózat

Többféle felállással lehet találkozni külföldön. (Laikusként az a benyomásom, nincs e tekintetben egyetlen sikeres recept; részben még nyílt kérdés számomra, mikor-hol-melyik modellnek mi az előnye és hátránya.)

- Térségi vasút átveszi a pályavasúti feladatokat is. (A pálya néhol jelképes áron, néhol eurómilliókért is gazdát cserél.)
- Térségi vasút átveszi a pálya tulajdonjogát, de a kezeléssel más pályavasúti céget bíz meg.
- Térségi vasút csak személyszállítást végez, pályahasználati díj fizetése mellett az állami fenntartású pályán.
- Vegyes felállítás: a térségi vasút rendelkezik saját kezelésű pályával, de szomszédos állami pályán is közlekedik.

Jól érzékelem-e? – abból indulnak ki a szakminisztériumnál, hogy a magyar térségi vasutak (vagy döntő többségük) a MÁV állami tulajdonú pályáin fognak közlekedni? Tőkeerős „helyiérdekű” vasúttársaság megjelenése esetén, tárgyalható-e a pálya átvétele, magántőke általi rendbetétele?

Amennyiben a pálya MÁV illetve az állam tulajdonában marad, lényeges kérdés a pályahasználati díj és a pályafelújítás-fejlesztés kérdésköre. Értésüléseim szerint más országokban összességében jóval nagyobb mértékben támogatja az állam a pályafejlesztést és a vasúti üzemet – ehhez itthon hozzájön a MÁV strukturális gyengélkedése. (Megéjjük-e valaha, hogy ne a vonatkilométeren, ne a minimális mértékű változó költségen akarjanak spórolni, hanem a fix költségen, a szervezeti, vezetőségi és ingatlankezelési mizéria megoldásával? Ez utóbbi miatt nem alaptalan a vád, hogy mint szervezetet, a MÁV-ot jobban pénzelik mint a Volánokat, holott a kilométeres teljesítményt terhelő költségek tekintetében a közút előnyösebb helyzetben van, mint a vasúti közlekedés. Lehet, hogy a vasutat jobban érdekeltté kellene tenni a teljesítésben? Ha igen, pontosan hogyan és mire vonatkozólag /vonatkilométer, utaskilométer, tonnakilométer.../?) Pályahálózat tekintetében igen lényeges, hogy szülessen egy alapvető politikai döntés a teljes hálózat felújítására és korszerűsítésére, amiben a térségi hálózatot ugyanúgy kell részesíteni, mint a fővonalai és a budapesti, debreceni elővárosi hálózatot. Ahol nem lehet normálisan közlekedni, talán húszassal sem, ott nem lehet életképes egy vasút még akkor sem, ha történetesen két nagyváros között közlekedne. Ezt ugyanolyan elsőbbséggel kellene kezelni, mint az autópálya-építést és az útfelújítást. Világos, hogy legalább két évtized szükséges, de annál inkább kell odafigyelni az elsőbbségekre: hol lehet viszonylag kevés pénzzel viszonylag sokat elérni? Amennyiben az utazóközönség pontosan tudná, hogy néhány éven belül fokozatosan javul a helyzet, sokkal nagyobb mértékben fogja tűrni a jelenlegi áldatlan állapotokat. (Nehéz lesz, visszaszerezni az emberek bizalmát e tekintetben.) A térségi vasutakat a döntéshozatali folyamatba bele kell foglalni; ahol egyébként életképes térségi vasút alakul és viszonylag jó a pálya állapota, ott haladéktalanul fel kell számolni néhány százezerért az értelmetlen lassújeleket és némileg felfokozni a pályakarbantartás színvonalát, hogy a pályát normálisan használni lehessen és értéke megmaradjon.

b) Regionális kötőtpályás közlekedés

Figyelemre méltó a német modell. Lényege, hogy a regionális kötőtpályás közlekedés közszolgálati támogatását központi forrásból, lényegében az üzemanyag-adóból finanszírozzák, ennek adminisztrációja, tehát a finanszírozási döntések viszonylag rugalmasan, helyi (tartományi) szinten történik.

3. Kitekintő

Az a benyomásom, hogy a KTI-nél, de a tárca, vasút körül is megjelent egy új nemzedék, amely megalapozott szakmai munkát akar és képes végezni. Talán elég megfontoltak és erősek ahhoz, hogy az értékeket megőrizni, a mulasztásokat felszámolni tudják. Kérem, hozzák helyzetbe, engedjék őket dolgozni és ne kényszerítsék pl. a regionális irodákat egy vasútvonal-felszámolási szerepkörbe. Foglalkozhassanak az országos ütemes menetrend megvalósításával és a közlekedési szövetségek előkészítésével.

Remélem (bárcsak úgy lenne), hogy izmosodó, építő jelleggel együttműködő és szakmailag egyre rátermettebb civil kapacitások ebben a segítségükre lesznek.

2007. november 7.

2008. március 14.

Tisztelettel: Neumann István