

A regionális vasutak helye vasúti közlekedésünkben

KOVÁCS GYÖRGY ATTILA¹

Bevezetés

Egy ország gazdasági fejlettségét a közlekedés színvonala meglehetősen hűen tükrözi. Ez alól hazánk sem kivétel, és akik a naponta utaznak, bizony saját bőrükön tapasztalhatják a vasúti és közúti személyközlekedésünk gyenge színvonalát. Ez az állapot nem napjaink terméke, hanem egy több évtizedes hibás gazdaságpolitika eredménye, amely a gyorsabban megtérülő, kézzel fogható eredményeket mutató ipari beruházásokat, vagyis a gazdaság működésének alapját preferálta az arra csupán közvetett hatást gyakorló infrastrukturális beruházásokkal szemben.

Ennek eredményeként a gazdaság fejlődése rendkívüli mértékben szállítási igényes lett, ami azt jelentette, hogy a GDP 1%-os növeléséhez a szállítási teljesítményeket is legalább ugyanekkora, de gyakran ezt meghaladó mértékben kellett növelni. Ugyanakkor a megnövekedett szállítási igényekkel nem tartott lépést a közlekedési beruházások nagysága, így gyakorivá váltak a szállítási feszültségek. E tanulmány célja annak bemutatása, hogy minek köszönhetően jutott a hazai vasúti közlekedés e nem éppen dicsőséges színvonalra.

A magyar vasút fejlődése 1968-tól napjainkig

A 60-as évek második felében a MÁV vonalait az alábbi kedvezőtlen műszaki paraméterek jellemezték:

- a vasúti vágányok 44%-a 40 évnél is idősebb volt, ezért a vonalak 59%-án csak 20 tonnánál kisebb tengelynyomású járművek közlekedhettek.
- 1968-ban a 100 km/óránál nagyobb sebesség csak a hálózat 25%-án volt megengedett,
- a kétvágányú vonalak aránya a teljes hálózathoz 12%-ot, a villamosított vonalak aránya 7%-ot tett ki.

A hálózat minőségi mutatói alapján ily módon egyre kevésbé felelt meg a fokozatosan növekvő forgalomnak. Ugyanebben az időszakban az európai tőkés országokban – az összhálózathoz viszonyítva – a két- és a többvágányú vonalak aránya átlagosan 42%-ot, a villamosított vonalaké 28%-ot ért el.

Az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai irányvonal Széchenyi koncepciója óta az első olyan elgondolás volt, amely az összes közlekedési ágazatot átfogó fejlesztési tervvel lepte meg.

A koncepció célul tűzte ki a forgalmas vasúti vonalak korszerűsítését és új járművek beszerzését, a mellékvonalakon a vasúti forgalom közútra terelését, a nemzet-

¹ PhD-hallgató, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék – 6722 Szeged, Egyetem u. 2.

gazdasági beruházásokon belül a közlekedési beruházások arányát a korábbi 8–12%-ról 14–18%-ra tervezték emelni.

Ennek jegyében a villamosított vonalhálózat nagysága dinamikusan növekedett: 1965-ben a hálózat 5,7%-a volt villamosított, ez az arány 1985-re 25,9%-ra nőtt. Ugyanakkor 1965 és 1980 között a kétvágányú vonalak hossza 1020 km-ről csupán 1103 km-re nőtt, ami 15 év alatt mindössze 8%-os, igen szerény változást jelentett. A beépített sínek átlagos életkora 35 évről 27 évre csökkent, de a hálózat 36%-án még mindig 30 évnél idősebb volt a pálya. A 20 tonnánál kisebb teherbírású vágányok aránya 49%-ra mérséklődött, de a 60 km/óránál kisebb sebességre alkalmas vágányok részaránya még mindig meghaladta a 40%-ot.

A vasúti beruházások aránya ez idő alatt folyamatosan csökkent, ezért a fejlesztési forrásokat a járműpark fejlesztésére összpontosították, a hálózat fejlesztését viszont elhanyagolták. 1977-ben 40 Mrd Ft-ra becsülték és 25–30 éves időtartamra látták lehetségesnek az elmaradt fejlesztések pótlását.

A járműközpontú fejlesztés nemcsak a vasúti beruházások szerkezetében idézett elő aránytalanságokat, hanem annak hatásai hosszabb távon is befolyásolták a vasúti kapacitások változását. A MÁV ugyanazt tette kicsiben, mint a korabeli gazdaságpolitika: rövid távon megtérülőnek látszó járműbeszerzésekkel próbált meg úrrá lenni a szállítási feszültségeken. A járművek viszonylag rövidebb élettartama gyakoribb pótlásukat és selejtezésüket tette szükségessé, mint a náluk 3–4-szer hosszabb élettartalmú hálózati létesítményeké. Ennek a stratégiának negatív következményei napjainkra „értek be”, mert a nagyobb hálózati beruházásokra csak viszonylag hosszabb periódusonként van szükség.

Ezzel párhuzamosan összesen 1898 km hosszú vágányhálózaton szűnt meg a vasúti közlekedés (36 normál nyomtávú vonal szűnt meg összesen 722 km hosszban és 37 keskeny nyomtávú vasutat számoltak fel 1176 km hosszban), így a hazai kisközforgalmú vonalak és állomások mintegy 30%-a felett hirdettek halálos ítéletet és terelték forgalmukat közútra. A mellékvonalak felszámolásának aránya jóval meghaladta az európai vasutak hasonló intézkedéseinek a mértékét, ugyanakkor a közutak fejlesztése nem történt meg a tervezett mértékben. A 68-as közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának gazdasági alapját a közlekedési kormányzat az átterelésből származó eredményekből akarta fedezni, ami azonban nem jött létre. A ráhordó mellékvonalaitól megfosztott vasúthálózat nem válhatott a közlekedés fejlődésének motorjává, teljesítményei csökkentek és a közúti szállítás vette át a vasút feladatait számos olyan területen is, ahol ez gazdaságtalanabb volt. A mellékvonalak felszámolását a lakosság részéről ellenállás kísérte, megérezve azt, hogy a vasút elvételével egy települést fejlődésének igen fontos tényezőtől fosztanak meg. Ugyanakkor az energiahordozók világpiaci árának legalább ötszörösére történő növekedése megkérdőjelezte a közúti közlekedés olcsóságát.

1982-ben Magyarországon meg akarták valósítani azt, amire eddig a világon csak két vasút volt képes (az Egyesült Államok magánvasútjai a teherszállítás, a Japán Nemzeti Vasutak a személyszállítás terén): a magyar vasutakat önfinanszírozóvá alakítani. Ez azt jelentette volna, hogy a vasút a jó szállítási eredményeiből finanszírozza a pályák és a járművek fenntartását, és ugyanakkor ebből a bevételből még fejlesztéseket

is megvalósít. A valóságban természetesen minden másképpen alakult: a személyszállítás veszteségét a lassan csökkenő áruszállítási bevételekből dotálta a MÁV, így keresztfinanszírozás jött létre, amelynek eredményeként jelentős összegeket kellett elvonni a fenntartástól és természetesen a fejlesztésektől is. Ez a konstrukció azt eredményezte, hogy a vasút műszakilag stagnált, majd elavult.

1989–1990: A rendszerváltozással együtt a magyar gazdaság is átalakult: Az állami nagyvállalatok fokozatosan háttérbe szorultak, ezzel párhuzamosan a nagy szállítási igényű nehézipari ágazatok (bányászat, vas- és színesfémkohászat, építőanyag-ipar) válsága, továbbá a Szovjetunióba irányuló export visszaesése miatt az összes szállítási igény lecsökkent, ugyanakkor a közlekedési alágazatok piaci részesedéséből a vasúti szállítás mind a személy-, mind az áruszállítás területén jelentős piacvesztést könyvelhetett el, amely piacrészt a közúti fuvarozás szerzett meg (1. táblázat).

1. táblázat. A vasúti és a közúti szállítás piaci részarányának változása, %

Ágazat	Áruszállítás		Személyszállítás	
	1970	1993	1970	1993
Vasút	70	30	55	14
Közút	20	48	44	83

A vasút számára kedvezőtlen folyamatok hatásai ekkorra egymást erősítve összeadódtak, aminek eredményeként a vasút a 90-es évtized első felében eladósodott. Komoly problémát jelentett a vasút műszaki színvonalának elavulása is. Szervezeti formáját tekintve átalakult a MÁV is: 1993 júliusától 100%-os állami tulajdonú részvénytársaság. Az 1994. jan. 1-jén életbe lépett vasúti törvény a vasutat „pályavasútra” és „vállalkozó-kereskedő vasútra” bontotta. Ezzel párhuzamosan a MÁV alaptevékenységéhez szorosan nem kapcsolódó szervezeti egységeket külön választották és önálló társaságokká alakították.

1995-ben a MÁV és az állam három éves szerződést írt alá, amely azonban szigorú gazdasági teljesítményekhez kötötte a vasút számára a nem nagy összegű állami dotációt (kb. 65 Mrd Ft-ot).

Mindezek az intézkedések nem változtattak a vasút elavult műszaki színvonalán: a vasúti pályák 25 évnél idősebbek, emiatt gyakori a hálózaton a lassújel: az 1994/95-ös menetrendi időszakban az európai törzshálózathoz tartozó „A1”-es kategóriájú vonalak közel 40%-án volt állandó lassújel. Emiatt pl. az 1997/98-as menetrendi időszakban közel 15 perccel növekedett a személyszállító vonatok menetideje a Budapest–Miskolc, a Budapest–Nyíregyháza és a Cegléd–Szeged fővonalakon. Ez utóbbi vonalon 1999-től 80 km/h-ra korlátozzák a vonatok maximális sebességét.

A fővonalak közül az európai törzshálózathoz tartozó Budapest–Kelebia fővonal van a legrosszabb állapotban: évek óta 40–80 km/h a maximális sebesség, a 169 km hosszú vágányvonal 161 km-en van állandó sebességkorlátozás alatt. Az „A1” kategóriájú fővonalak 21%-a, a mellékvonalak 58%-a nullára leírt. Ez alól egyedül a német kormányhitelből korszerűsített Budapest–Hegyeshalom fővonal a kivétel, ahol 86 km hosszan 160 km/h az engedélyezett legnagyobb sebesség, de a 20 év feletti életkorú mozdonyok és személykocsik nem alkalmasak az ilyen „nagysebességű” közlekedésre. E probléma megoldását kb. 600 Mrd Ft-os beruházással lehetne megoldani (ez az éves

költségvetés 20%-a), de ismerve a magyar gazdaság és az államháztartás mai helyzetét, nincs realitása egy ilyen nagy volumenű beruházásnak. A fejlesztések így hitelekből történnek (pl.: 140 db nagysebességű személykocsi vásárlása), ami hosszabb távon a vasút újbóli eladósodását eredményezheti.

A mellékvonalak kérdésköre

A hazai vasútfejlesztés elhanyagolásából adódó problémák hatványozottabban jelentkeznek a 7600 km hosszú hálózat 41%-át jelentő mellékvonalakon, amelyek a MÁV Rt. bevételeinek 8%-át, veszteségeinek 10%-át okozzák. A teherkocsik 7,4%-át adják fel, 6,3%-át rakják ki rajtuk, az utasforgalomnak is csak 14,3%-a kapcsolódik hozzájuk.

A vasúttal kapcsolatban „a kiadásokat csökkenteni kell!” szemlélet kormányzati szinten is teret nyert, amikor a 2119/1994. kormányhatározat a mellékvonalak átvilágítását rendelte el. A határozat szerint 1997 végéig 3700 km-en felül kell vizsgálni a mellékvonali személyszállítás átszervezésének lehetőségét. A határozat szerint az önkormányzatokkal egyeztetve, a személyszállítást autóbuszok végeznék, esetleg e vonalakat az önkormányzatok, ill. vállalkozók által alapított helyi érdekű vasúti társaságok kezébe adnák, ill. a forgalmat átmenetileg szüneteltetnék. E társaságoknak azonban be kellene érniük a személyszállítás normatív állami támogatásával. Más megoldás hiányában egyes vonalakon továbbra is a MÁV Rt.-nek kell a szolgáltatásokat végeznie.

Végiggondolva a fenti elképzeléseket, nyilvánvaló, hogy mindezen elgondolások csak felületi kezelést jelentenének, gyökeresen nem alakítják át a személyszállítás deficitjének fő okozóját, a nem megfelelő állami támogatást (a személyszállítást az állam utaskilométer alapján támogatja, míg a személyszállítás költségei vonatnemtől függnek, ennek legjobban az elegytonna alapján történő finanszírozás felelne meg). Csak érdekességképpen jegyzem meg, hogy ma a magyar állam a vasút működéséhez a költségek 8%-ának támogatásával járul hozzá, míg Ausztriában 51%, Olaszországban 69% az állami támogatás aránya!

A települések szemszögéből nézve ez a koncepció egy újabb vasút-megszüntetési hullámot indíthat el, ami a vonalak által érintett, jelenleg sem túl fejlett települések további visszafejlődéséhez vezethet. Másrésről, ha a mellékvonalakat felszámolják, akkor közvetve a fővonalak forgalmát is csökkentik, hiszen a vasúthálózat úgy működik, mint egy érhálózat, vagyis a legkisebb elemére is szükség van a ráhordó szerepe miatt. Angliában a 60-as években a mellékvonalakat jelentős mértékben csökkentették, ennek következtében több fővonal forgalma mellékvonali szintre esett vissza. (Sajnos, a MÁV-nak nincs pontos statisztikája arról, hogy egy vonal mennyire rentábilis és milyen forgalomalakító szerepe van a hálózat egészében.)

A fenti tervvel kapcsolatban az önkormányzatok hevesen tiltakoztak, a MÁV Rt.-nek pedig egy új koncepciót kellett kidolgoznia a mellékvonalak védelme és a gazdaságosabb üzemvitel érdekében. A MÁV Rt. 1995-ben két irányban indított vizsgálatot: egyrészt a mellékvonali vasútüzemi technológiák egyszerűsítése, másrészt a mel-

lékvonalak mint a MÁV Rt.-n belül elkülönítetten működő szervezeti egységek kialakíthatósága terén.

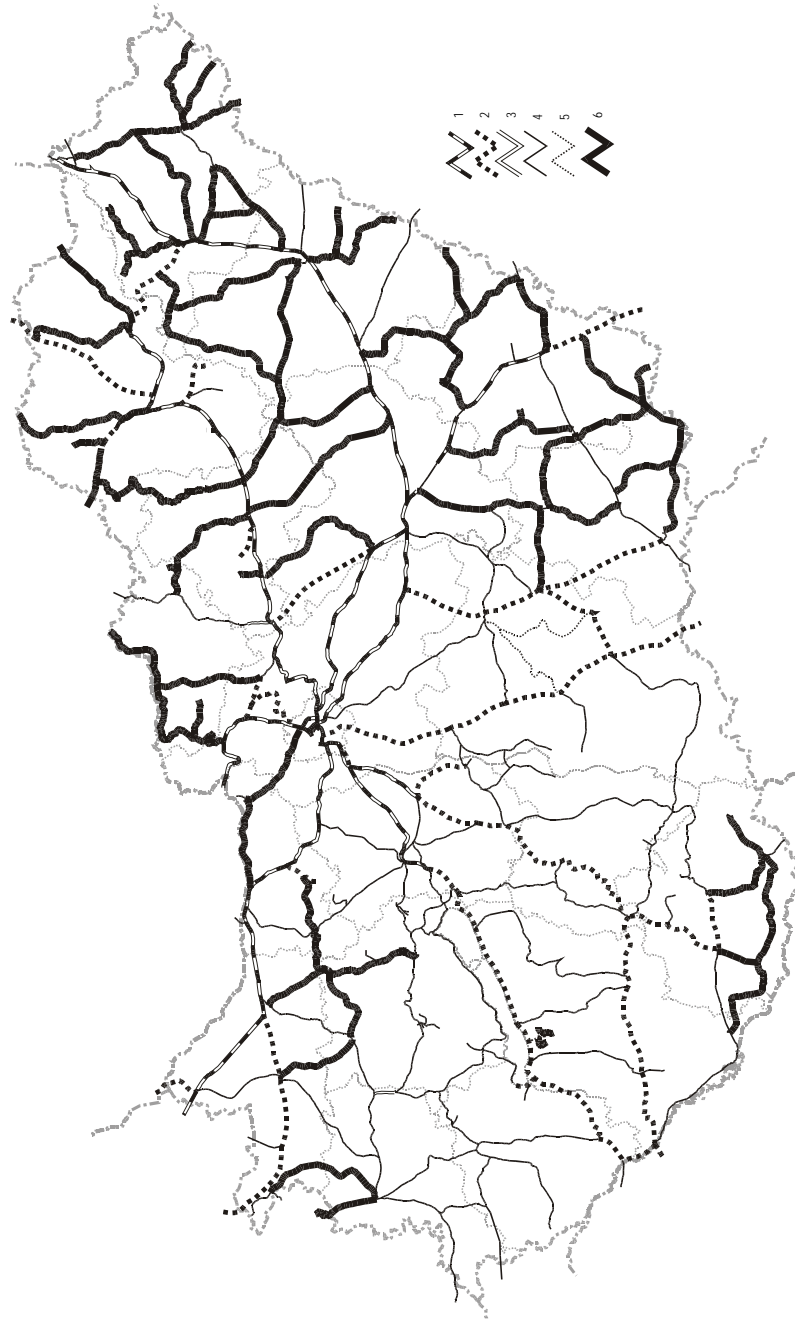
1995-ös becslések szerint szervezési intézkedésekkel, üzemviteli egyszerűsítéssel 1 Mrd Ft-nyi költség- és 1200 fős létszám-megtakarítás érhető el. A hatósági engedélyekhez kötött, visszaminősítéses technológia-egyszerűsítés révén évente további 230 fős létszám, és évente 120 MFT-os költségsökkentésre lehet számítani. Mintegy 900 MFT-os műszaki fejlesztéssel további 470 fő váltható ki és 270 MFT takarítható meg. 1995. okt. 1-től 3 regionális vasút kezdte meg a működését az országban: a MÁV Rt. Nógrád-vidéki, Vésztői, valamint Dráva-völgyi Regionális Üzletvezetősége. 1996-ban további 17 regionális üzletvezetőség került át ebbe a működési formába. Így módon a MÁV vonalhosszának 30%-án, mintegy 2800 km-en valósult meg a regionális vasút koncepciója (2. táblázat). A regionális vasutak földrajzilag nem egyenletesen oszlanak el: a Dunántúlon 6, az ország K-i részén 14 regionális vasút található (1. ábra). Az Alföldön van a legtöbb belőlük: szám szerint 8, de az észak-magyarországi regionális vasutak hálózatának egy része átnyúlik az Alföldre. Üzletigazgatóságokra lebontott statisztika szerint is az ország K-i részén legjelentősebb a regionális vasutak hossza: a Szegedi Igazgatóság vonalhálózatának 44%-a, a miskolcinak 50%-a, a debreceninek pedig 68%-a tartozik a regionális vasutakhoz. E vasutak zömmel a gazdaságilag kevésbé fejlett perifériákat szolgálják ki. Megszervezésük célja az volt, hogy a döntési funkciók oda kerüljenek, ahol a megoldásuk a leghatékonyabb. Ugyanakkor rugalmasabb hozzáállást kívántak nyújtani a helyi közlekedési alapellátási igények kielégítésében, ezzel javítva a mellékvonali eredményeket és a MÁV Rt. arculatát.

A regionális vasúthálózat kialakításának szempontja

A regionális vasutak vonalhálózatának kiválasztása három rendezőelv alapján történt:

- egy adott régió (megye) közlekedési ellátottságát lefedje,
- egy központból irányítható legyen,
- a technológia és a gazdálkodás összhangja biztosított legyen.

A regionális vasutaknál bevezetett technológiai korszerűsítésekkel (automata sorompók, rugós váltók, rádiótelefonok, számítógépesítés, járműkorszerűsítés és hatékonyabb foglalkoztatással (állomások összevonása, utazó kereskedelmi dolgozók foglalkoztatása [egy árupénztáros több állomáson teljesít szolgálatot], rugalmas vezénylés) a gazdaságosabb üzemeltetést szolgálják. Ebben a folyamatban a MÁV Rt. partnerre lelt a települések önkormányzataiban, amelyek szerény anyagi lehetőségeikhez képest megpróbálják támogatni a vasutat. A regionális vasutak ezért együttműködési megállapodást kötöttek az önkormányzatokkal. Ennek lényege, hogy a MÁV az önkormányzatok véleményének figyelembe vételével szervezi meg a személyszállítási tevékenységet, a menetrend kialakításánál pedig figyelembe veszik a lakosság igényeit. A MÁV és az önkormányzatok kölcsönösen tájékoztatták egymást azokról a gondokról, feladatokról, amelyeket közösen kell megoldani az utazóközönség érdekében. Az önkormányzatok „lobbizzanak” a térség gazdálkodó



1. ábra. Különböző regionális vasutakhoz tartozó vonalak a MÁV hálózatán belül. – 1 = két vágányú villamosított; 2 = egy vágányú villamosított; 3 = két vágányú; 4 = egy vágányú; 5 = keskeny nyomtávú vonal; 6 = a regionális vasutak vonalai

Lines belonging to different regional railways inside the MÁV network – 1 = double tracked electrified; 2 = single tracked electrified; 3 = double tracked; 4 = single tracked; 5 = narrow gauge line; 6 = lines of regional railways

2. táblázat. Regionális vasutak Magyarországon, 1998

Név	Központ	Viszonylat-szám	Vonal
Alpokalja	Szombathely	15	Szombathely (kizár) – Sopron (kizár)
		18	Szombathely (kizár) – Kőszeg
Bakonyi	Pápa	11	Veszprém (kizár) – Győrszabadhegy (kizár)
		13	Pápa (kizár) – Környe (kizár)
		14	Pápa (kizár) – Csorna (kizár)
Drávavölgyi	Villány	61	Sellye–Szentlőrinc (kizár)
		62	Villány–Barcs
		65	Pécs–külváros (kizár) – Mohács
		66	Villány–Magyarbóly
Egri	Eger	87	Füzesabony (kizár) – Eger–Putnok (kizár)
Gömöri	Miskolc	92	Miskolc–Gömöri–Bánréve–Ozd
	Gömöri pu.	94	Sajóecseg–Tornanádaska
		95	Kazincbarcika–Rudabánya
Gyöngyös – Jászsági	Gyöngyös	85	Vámosgyörk (kizár) – Gyöngyös
		86	Vámosgyörk (kizár) – Ujszász (kizár)
Hajdúsági	Debrecen (Tócóvölgy)	106	Debrecen (kizár) – Nagykereki
		107	Sáránd–Létavértes
		108	Debrecen (kizár) – Füzesabony (kizár)
		109	Debrecen (kizár) – Tiszalök (kizár)
Hüvösvölgyi gyermekvasút	Bp. Hüvösvölgy	7	Hüvösvölgy–Széchenyi-hegy
Mátészalkai	Mátészalka	110	Mátészalka–Apafa (kizár)
		111	Mátészalka–Tornyospálca (kizár)
		113	Mátészalka–Zajta
		114	Mátészalka–Csenger
		115	Mátészalka–Agerdömajor
Mátrai	Kál – Kápolna	83	Mátramindszent–Mátranovák–Homokterenyé
		84	Kál–Kápolna (kizár) – Kisterenyé (kizár)
Mezőhegyesi	Mezőhegyes	121	Mezőhegyes–Kétegyháza (kizár)
		121	Mezőhegyes–Ujszeged
		125	Orosháza (kizár) – Mezőtúr (kizár)
		125	Mezőhegyes–Orosháza (kizár)
		125	Mezőhegyes–Battonya
		126	Kisszénás–Kondoros
		130	Makó–Hódmezővásárhely (kizár)
Nagy-bereki	Balatonfenyves	39	Balatonfenyves–Csiszta gyógyfürdő
Nagykunsági	Kisújszállás	102	Kisújszállás (kizár) – Kál–Kápolna
		103	Karcag (kizár) – Tiszafüred
Nógrádi	Balassagyarmat	75	Balassagyarmat–Vác (kizár)
		76	Diósjenő–Romhány
		78	Ipolytarnóc–Galgamácsa (kizár)
Nyírségi	Nyíregyháza	112	Nyíregyháza (kizár) – Nyíradony (kizár)
		113	Nagykálló–Nyírbátor (kizár)
		116	Nyíregyháza (kizár) – Vásárosnamény (kizár)
		117	Görögszállás – Ohat–Pusztakócs
Nyírvidéki	Nyíregyháza	118	Nyíregyháza NyK – Balsai Tiszapart
		119	Herminatanya–Dombrád
Pilis-Dunamenti	Esztergom	2	Bp. Angyalföld (kizár) – Esztergom
		4	Esztergom–Almásfüzitő
Szentesi	Szentés	130	Hódmezővásárhely (kizár) – Tiszatenyő (kizár)
		146	Kunszentmárton (kizár) – Lakitelek (kizár)
		147	Kiskunfélegyháza (kizár) – Orosháza (kizár)
Vésztői	Vésztő	127	Gyoma (kizár) – Szeghalom
		127	Szeghalom–Körösnagyharsány
		128	Békéscsaba (kizár) – Kőtegyán
		128	Szeghalom–Püspökladány (kizár)
		128	Vésztő–Kőtegyán
Zempléni	Szerencs	80c	Mezőzombor (kizár) – Sátoraljaújhely oh.
		98	Szerencs–Hidasnémeti oh. (kizár)

szervezeteinél a vasúti szállítás fellendítése érdekében, és közösen igyekeznek kedvezőbbé formálni a települések fontos részét képező vasútállomások és azok környékének arculatát.

E megállapodások eredményeként több állomás (a Szegedi Üzletigazgatóság területén pl. Kardoskút, Magyarbánhegyes, Apátfalva, Medgyesegyháza) külső tatarozási és festési munkálatai készültek el. Vésztő nagyközség önkormányzata 2,5 MFt közműfejlesztési hozzájárulás elengedése mellett a gázvezetékét a vasúti telekhatárig díjmentesen lefektette. Több település önkormányzata a közüzemi díjakat átvállalta.

A vasúti közlekedés fenntartásában érdekelt önkormányzatok 1994. szept. 30-án létrehozták a Vasutas Települések Szövetségét (VTSz) 14 alapító taggal. A Szövetség célja, hogy együttműködést alakítson ki a magyar vasutak és azon települések között, amelyek az elmúlt 150 évben fejlődésüket a vasútnak köszönhették, ill. a vasút jelenleg is meghatározó tényező a település arculatának kialakításában. 1998. ápr. 2-án a VTSz-nek 86 település (összesen 18 megye – Komárom-Esztergom megyei tag nincs) és egy fővárosi kerület a tagja, ami több mint 900 ezer lakost jelent. A tagok között egyaránt megtalálható vasúti csomópont, vasúti határátkelőhely és mellékvonali település.

1998. ápr. 28-án a MÁV Rt. és a VTSz megállapodott arról, hogy az önkormányzatok képviselői 1999 májusáig benyújtják a vasúttársasághoz az 1999/2000. évi menetrendet, megfogalmazzák a MÁV ingatlanjainak hasznosítását, az utasvédelmet, az árubiztonságot érintő kérdéseket, ezzel megalapozva a létrehozandó közös munkacsoport tevékenységét. A regionális vasutak „meghálálták” ezt a törődést, s az 1997-es évre tervezett 3,9 Mrd Ft-os bevételt 1 Mrd Ft-tal meghaladták. (Arról nincs adat, hogy mennyi deficitet termeltek.)

A regionális vasutak továbbfejlesztésének műszaki, pénzügyi, jogi és politikai akadályai vannak. A legnagyobb műszaki akadályt a mellékvonali pályák rossz állapota miatt elrendelt állandó sebességkorlátozások jelentik. A mellékvonalakon legalább öt különféle sínrendszert építettek be (egy vonalon belül is „keverten”). A leggyengébb sínrendszer határozza meg a megengedhető legnagyobb tengelyterhelést (3. táblázat), ami jelentősen behatárolja a vonalon közlekedtethető vonat paramétereit.

3. táblázat. A mellékvonalakon használt sínrendszerek

Kategória	Tömeg (kg/m)	Max. tengelyterhelés (kN)
„i”	23,6	120
„c”	34,5	175/185/200
„l”	42,8	200
„48”	48,3–48,5	210/225
„54”	54,43	225

A mellékvonalak kevert sínrendszere arra vezethető vissza, hogy a pályák zömmel a 19. sz. végén, a HÉV-törvényeknek megfelelően, egyszerűsített felépítménnyel épültek. A későbbiek folyamán a „maradék elv” szerint, a fővonalak korszerűsítése során, a fővonalakból felbontott sínmezőkkel korszerűsítették a pályát. Ennek eredménye a nemritkán 10–30 km/h-ra engedélyezett sebesség, ami a személyszállításban versenyképtelen utazási időt jelent az autóbusz-közlekedéshez képest. Sajnos, a mellékvon-

nalak karbantartására, felújítására a MÁV-nak szűkösek a keretei (évente 10 Mrd Ft-ot tud a MÁV pályakarbantartásra fordítani, ebből 1 Mrd Ft jut a mellékvonalakra), az önkormányzatok sem rendelkeznek forrással erre a célra.

Másrészről a vasúti közlekedéssel kapcsolatban közlekedéspolitikai szinten az a vélemény, hogy a vasút „viszi” a pénzt, a közút pedig jelentős bevételi forrást jelent. Ez a szemlélet tükröződik a MÁV jelenlegi állami finanszírozásában is.

Vasúton belül a mellékvonalak kérdésében a Pécsi Üzletigazgatóság negatív, szélsőséges álláspontot képvisel: a Dombóvár–Tamási–Mezőhidvég és a Pécsvárad–Bátaszék vonalakon a vasúti forgalmat ideiglenesen szünetelteti és a személyszállítást MÁV vasúti menetdíjakért közlekedő autóbusszokkal bonyolítja le (a Barcs–Villány vonalon is ezt az üzemet tervezik megvalósítani). Mindezeket a lépéseket évekkal a kormányhatározat előtt tették meg: 1990-től a Dombóvár–Tamási, 1992-től a Tamási–Mezőhidvég viszonylatban vonatpótló autóbusszokkal bonyolítják le a személyszállítást.

Azt, hogy a vasúti forgalmat nem ideiglenesen, hanem véglegesen kívánják szüneteltetni, jól jellemzi, hogy a Dombóvár–Nagykónyi, és a Felsőnyék–Mezőhidvég közötti szakaszokat teljesen elbontották, 1998 tavaszán pedig már bontás alatt állt a Nagykónyi–Tamási szakasz is. Remélhetőleg ez az „egyszerűbb” megoldás nem fog elterjedni, mint „legtakarékosabb” mód a mellékvonalak problémájának orvoslására.

Pozitívumként kell megemlíteni, hogy a MÁV Rt. 1994-től hozzákezdett a mellékvonali személyszállítás gerincét alkotó Bzmot-ok forgalomba állításához. A korszerűsített, 300-as (később 200-as) pályaszám-csoportú, nagyobb sebességre alkalmas, kényelmesebb Bzmotok (1. kép) először a Nógrád-vidéki Regionális Vasúton álltak üzembe mint Balassagyarmat–Budapest között közlekedő sebesvonatok.

A korszerűsítés második hullámaként alakították ki a Bzmot-ból az InterCity szolgáltatáshoz hasonló színvonalat biztosító InterPici-eket (kezdetben ezeket „Interpicy” fantázinévre keresztelték) (2. kép).

Egy 1997 aug. 12-én aláírt szándéknyilatkozat értelmében a Tiszai Vegyi Kombinát Rt. 30 MFt-tal, Tiszaújváros önkormányzata 20 MFt-tal járult hozzá a szept. 1-től Tiszaújváros és Miskolc között közlekedő sínbuszok üzemeltetési költségéhez. Ezzel a járattal csatlakozási lehetőséget teremtettek a Budapest–Miskolc között közlekedő InterCity-hez. A MÁV szerződésben vállalta, hogy legalább négy évig – megfelelő utaslétszám esetén pedig még tovább is – üzemelteti ezt a járatot.

E kezdeményezés sikerének köszönhetően 1998 ápr. 14-én a MÁV Rt. vezérigazgatója és Sátoraljaújhely, Sárospatak, Szerencs, Ózd, Putnok, és Kazincbarcika polgármesterei szerződést írtak alá az InterPici-hálózat kibővítéséről. Az önkormányzatok az egyenként 70 MFt-ba kerülő járművek kialakítását településenként 18 MFt-tal támogatják. Így a Miskolci Üzletigazgatóságon elsőként valósították meg az InterCity-hez kapcsolódó gyűjtőforgalmat.

Az 1995-ben és 1996-ban létrehozott regionális vasutak révén két évig biztosítva volt a vasúti mellékvonalak megléte. A regionális vasutak üzemeltetése során szerzett tapasztalatokat a MÁV és az állam között 1999-ben megkötendő új szerződésnél hasznosítani kell. Tisztázandó az is, hogy a megalakuláskor hangoztatott cél, nevezetesen a regionális vasutak „közhatalmú kistávolságú személyközlekedési vasúti társaságokká”



1. kép. Korszerűsített Bzmot Orosházán 1998 októberében. (Fotó: KISS L.)
Reconstructed railway engine (Bzmot type) Orosháza, Oct. 1998. (Photo: L. KISS)



2. kép. InterPici vonat Budapest Nyugati pályaudvaron 1998 júniusában. (Fotó: PROHÁSZKA CS.)
So-called 'InterPici' train on the Nyugati Railway Station, Budapest, in June 1998 (Photo: CS. PROHÁSZKA)

alakítása mit is jelent. Ehhez jogilag is meg kell teremteni az önállóság kereteit. Az azonban most sem világos, hogy ezzel a lépéssel a MÁV Rt. privatizációja kezdődik-e meg, vagy esetleg a száz évvel ezelőtti helyiérdekű vasúti társaságok újjáélesztéséről van-e szó? Mi lesz az önkormányzatok szerepe? Hogyan oldják meg a társaságok finanszírozását? Ezekből a kérdésekből is jól látható, hogy a vasúttal kapcsolatos döntések hatásai túlnyúlnak a vaspályán, tehát a gazdaság és a társadalom nagy részét közvetve vagy közvetlenül is érintik.

Összegzésként elmondható, hogy a regionális vasutak – és általában a magyar vasút – jövője elsősorban az új kormányzat új közlekedéspolitikai koncepciójától függ. Azon is érdemes lenne elgondolkodni, hogy az EU közlekedéspolitikájában kitüntetett szerepe van a környezetbarát közlekedési alágazatoknak. Az EU-aspiráns államok figyelmét Brüsszelben felhívták arra, hogy csak vasúti vagy vízi közlekedéssel kapcsolatos fejlesztéseik esetén kaphatnak komolyabb pénzügyi támogatást.

*

Ezúton szeretném köszönetemet kifejezni BODRI Károly úrnak a MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóság RV menedzserének a rendelkezésemre nyújtott adatokért, továbbá barátaimnak a rendelkezésemre bocsátott fényképekért.

IRODALOM

- BODRI K. 1997. A regionális vasutak működésének tapasztalatai a Szegedi Üzletigazgatóság területén. – MÁV Rt. Szegedi Üzletigazgatóság, Szeged
- BODRI K. 1998. Beszámoló a regionális vasutak 1997. évi tevékenységéről. – MÁV Rt. Szegedi Üzletigazgatóság, Szeged
- Infrastruktúra és szolgáltatásai I. – Integrációs Stratégiai Munkacsoport, Bp., 1997.
- KISS L. 1998. A vasúti mellékvonalak műszaki állapotából fakadó gazdasági problémák néhány mellékvonal példáján. – Szemináriumi dolgozat, JATE, Szeged.
- MAJOR I. 1984. Közlekedés és gazdaság. – Magvető Kiadó, Bp. 210 p.
- MEZEI I. (főszerk.). 1994. MÁV Almanach 1994. – MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Bp.
- Tájékoztató a Vasutas Települések Szövetségének tevékenységéről.
- Magyar Közlekedés – Nemzetközi Logisztikai Hetilap alábbi cikkei:
- Az érintettek tiltakoznak – Megszűnnek a mellékvonalak?, 1994. 11. 14. pp. 1–2.
 - Lezárultak a felmérések. – A vasúti mellékvonalak sorsa, 1995. 2. 15. 4. p.
 - Az együttműködés közös érdek. – Önkormányzatok a mellékvonalakért, 1995. 3. 13. 4. p.
 - Ülésezett a MÁV Gazdasági Bizottsága. – Stratégia: menekülés előre, 1995. 7. 10. pp. 1–3.
 - Profitcentrumok a mellékvonalakon. – Megfontoltan bizakodó vasút, 1995. 10. 30. 3. p.
 - Turistaparadicsomban kanyarog. – Tetszhalott vonal eleven nevezetességekkel, 1996. 8. 5. p.
 - Regionális vasutak a mellékvonalakon. – A hálózat szerves részei, 1998. 4. 14. 4. p.
- A Vasutas Hírlap alábbi cikkei:
- Megállnak-e a lábukon a regionális vasutak? 1–3. rész: 1996. 11. 12. pp. 4–5., 1996. 11. 26. pp. 4–5., 1996. 12. 17. pp. 10–11.
 - Sikeres volt a regionális vasutak első éve. 1997. 5. 6. pp. 6–8.
 - InterPicy-vel az InterCity-re. 1997. 9. 2. pp. 1–2.
 - Veszélyben az Ormánsági vasút. 1997. 10. 14. 10. p.
 - A vasútnak akkor van jövője, ha utasai is vannak. 1998. 3. 31. 4. p.

Fejlődésnek indultak a vidék vasútjai. 1998. 4. 14. pp. 4–5.
Újabb InterPicik. 1998. 4. 28. 2. p.
A szövetség felvállalja a régiók képviselőit. 1998. 5. 12. 6. p.
Május 24-étől új menetrend szerint közlekednek a vonatok. 1998. 5. 26. pp. 1–3.

THE ROLE OF REGIONAL LINES IN THE RAILWAY TRAFFIC OF HUNGARY

by *Gy. A. Kovács*

S u m m a r y

One of the most adequate parameters of the development level of a country are its transport standards. In Hungary the progress in both railway and road transport was neglected for long decades. The transformation of the economy following the change of the political regime (1990) can be characterised by a modified structure of transport, a losing importance of the rail transport and coming to the fore of the road transport.

The decline of rail transport in Hungary (a sector undergoing revival in western Europe) has been partly due to an inadequate investment policy implemented for several decades, focusing on the purchase of new vehicles instead of encouraging the modernisation and development of the rail network as a whole.

This problem has been even more serious with the branch lines constituting 41 per cent of the total length of lines (7600 km) managed by the Hungarian National Railways (MÁV) producing 8 per cent of revenues and 10 per cent of the deficit of the company. A government resolution 2119/1994 ordered revision of branch lines along 3700 km of the network. Many interpreted this as an intention to eliminate most of the branch lines, similar to the action that had already happened in 1968. Instead, MÁV created 20 regional lines during 1995–96 simultaneously carrying out modernising Bzmot vehicles responsible for the bulk of the passenger traffic on the regional lines. Local governments interested in maintaining rail traffic formed an Association of Railwaymen's Settlements. These settlements are bound to organise a lobby for the survival of the branch lines and are willing to make minor material sacrifices (painting and keeping tidy of the station premises, linking them to public utilities, etc.) because they consider branch lines being instrumental in maintaining connections with the outside world.

I would like to express my gratitude for information to Mr. Károly BODRI, manager of the Szeged Regional Direction of MÁV.

Translated by L. BASSA