

Arccal a Volán felé?

Vasúti mellékvonalak megszüntetésének közlekedésföldrajzi következményei

TINER TIBOR¹

A téma időszerűsége

A helyközi személyszállítás reformjának keretében kormányhatározat alapján 2007-től 28 vasúti mellékvonalon szűnik meg a személyforgalom. A tömegközlekedés szerkezeti átalakítását is célzó reformmal a kormány a megyei szinten tevékenykedő Volán társaságok és a MÁV működésében fennálló párhuzamosságokat óhajtja felszámolni, egyúttal 40–50 milliárd Ft megtakarítást elérni a vasúti közlekedési ágazat állami finanszírozásában. A vasúti mellékvonalak megszűnő utasforgalmát a Volán társaságok menetrendszerű járatai veszik át, tehát tömegközlekedési kapcsolatok nélkül egyetlen hazai településünk sem marad.

Anélkül, hogy a fenti vasúti közlekedési reform összetett gazdasági-társadalmi hatásaival foglalkoznánk (aminek megítélése a különböző szakmai területek szakemberei körében erősen ellentmondásos), e rövid tanulmányban csak a vasútmegszüntetések fontosabb tájféldrajzi, valamint településhálózati következményeire szeretnénk rávilágítani.

Vizsgálatunknak időszerűséget kölcsönöz az a tény, hogy 2004-ben OTKA kutatás keretében megkezdődött „Magyarország kistájainak katasztere”, MAROSI S.–SOMOGYI S. által szerkesztett (1990) természetföldrajzi szakkiadvány tartalmának felfrissítése. A meglévő természetföldrajzi ismeretanyagok átdolgozás mellett a három éves kutatási program keretében lehetőség nyílt kistájaink jellemzésének társadalom- és gazdaságföldrajzi részekkel való kibővítésére is. E fejezetek között fontos helyet foglaltak el az egyes kistajak közlekedésföldrajzi alapjellemeit tartalmazó anyagrészek, amelyben a vasúti közlekedési helyzet fontos paraméterként van jelen.

A közlekedési mutatócsoportok értékelő elemzése keretében lehetőség nyílt a kistajak vasútföldrajzi szempontú tipizálására is, amelyet fontos adalékként tekintünk a közlekedésfejlesztési programoknak a táji adottságokhoz való igazításához.

¹ MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 1112 Bp. Budaörsi út 45.
E-mail.: tinertibor@t-online.hu

A tipizálási szempontok figyelembevételével vizsgálatunk egyik céljának megfelelően az egyes kistájak vasúthálózati sajátosságai alapján a következő típusokat választottuk ki a közlekedéscsoportjai paraméterek közül:

- a) Vasúthálózattal (vasútvonallal) nem rendelkező kistáj.
- b) Egységes vasúthálózatú kistáj.
- c) Szegmentált vasúthálózatú kistáj.
- d) Vasúti forgalmi tengellyel rendelkező kistáj.
- e) Vasúthálózati csomóponti helyzetű kistáj.
- f) Perifériális vasúthálózati helyzetű kistáj.

A fentiekén túl a vasútvonal(ak) kistájon belüli helyzete szempontjából beszélhetünk szimmetrikus és aszimmetrikus vasúthálózattal rendelkező kistájokról. A vasútvonalak egymáshoz viszonyított helyzete alapján a kistájak lehetnek párhuzamos, sugaras, elágazó, keresztező, körutas vasútvonalakkal rendelkezők. Ugyancsak fontos szempont a kistáj területére vonatkozóan az, hogy a legközelebbi vasúthálózati csomópont az adott kistájon belül vagy azon kívül található-e? A vasúthálózat fenti szerkezeti jellemzői alapján további fontos megállapítások is tehetők. Néhány példa:

– Bármiféle vasútvonal hiánya, ill. csak viszonylag rövid szakaszú jelenléte a kistájon belül azt jelzi, hogy a terület vasúthálózati helyzete perifériás (forgalmi árnyék-helyzetű).

– Döntően a kistáj peremén futó vasútvonal(ak) a belső területek vasúti közlekedési félárnyék-helyzetére utal(nak). Ugyanezt tükrözheti a vasúthálózati végpontok magas száma, ill. aránya.

– Az egy (vagy több) hálózati pontban összefutó vasútvonalak az adott kistájat vasútforgalmi csomóponti helyzetűvé, vagy átszállóhelyé teszik.

A fenti megállapításoknak azért van jelentőségük, mert a vasútvonal megszüntetések komoly mértékben átalakítják számos kistájunk vasút-ellátottságát (vasútsűrűségét), egyben megváltoztatják a nagytáj vasúthálózatában elfoglalt helyzetét.

A vasúti mellékvonal felszámolások nagy- és kistáj szintű megjelenése

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által közzétett listán összesen 28 megszűnő mellékvonal szerepel, összesen 942 km hosszúságban (ez a MÁV teljes pályahálózatának 12%-ával egyenlő). A hivatalos megfogalmazás szerint ezeken a vonalakon csak „szüneteltetik” a vasúti személyforgalmat, mivel a „megszüntetés” a vasúti sínek kötelező felszedését jelentené, amelyet a terület helyreállításának (rekultiválásának) kellene követnie. Mindez további hatalmas költségvetési kiadásokat eredményezne, amelyet a büdzsé nem bírna el.

A 28 vasúti mellékvonalból 27-en a személy- és teherforgalom egyaránt megszűnik. Kivétel ez alól a 38 km hosszúságú Almásfüzitő–Esztergom vonal Észak-Dunántúlon, amelyen a vasúti teherforgalom megmarad a nyergesújfalui, lábatlani és tokodi ipari üzemek jelentős szállítási igényei (cement, fa, papír, vasbeton-elemek, eternit, szintetikus vegyipari termékek) miatt.

A személyforgalom nélküli vasúti mellékvonalak földrajzi helyzetét meghatározva látható, hogy ilyen vonalak, vonalszakaszok mind a hat természetföldrajzi nagytájunkon belül megtalálhatók (1. táblázat).

A táblázat adataiból kitűnik, hogy a leghosszabb (86 km-es) megszüntetendő vasúti mellékvonal a Pápa és Környe közötti, amelynek nagy része a Kisalföld D-i peremén vezet K-i irányba, miközben egy 24 km-es szakaszon átszeli a Dunántúli-középhegység

1. táblázat. Megszűnő személyforgalmú vasútvonalak, vonalszakaszok 2007-ben

Vonal, vonalszakasz	Hossza, km	Vonatpár/ nap	Állomások, megállóhelyek száma
Pápa–Környe	86	7	19
Sellye–Villány	58	4	11
Somogyszob–Balatonszentgyörgy	57	5	8
Kisterenye–Kál–Kápolna	55	5	11
Kunszentmiklós–Dunapataj	50	4	7
Zalaegerszeg–Rédics	49	8	13
Veszprém–Veszprémvarsány	45	6	7
Balassagyarmat–Ipolytarnóc	41	12	8
Szentes–Orosháza	40	5	8
Kecskemét–Fülöpszállás	39	4	8
Almásfüzitő–Esztergom	38	8	11
Pápa–Csorna	37	9	6
Hódmezővásárhely–Makó	34	6	5
Szilvásvárad–Putnok	34	4	6
Vésztő–Körösnagyharsány	32	4	5
Lepsény–Hajmáskér	31	7	7
Kiskőrös–Kalocsa	31	4	5
Abaujszántó–Hidasnémeti	30	6	8
Körmend–Zalalövő	23	8	3
Nyíradony–Nagykálló	23	2	5
Godisa–Komló	19	8	6
Diósjenő–Romhány	18	7	4
Mezőhegyes–Battonya	18	7	3
Mezőcsát–Hejőkeresztúr	17	5	4
Kazincbarcika–Rudabánya	15	5	4
Murony–Békés	8	5	1
Zalabér–Zalaszentgrót	6	10	2
Kisszénás–Kondoros	6	4	1
<i>28 vonalszakasz együtt</i>	<i>942</i>	<i>169</i>	<i>186</i>

Forrás: GKM adatszolgáltatás

ÉNy-i pereméhez tartozó Pannonhalmi-dombságot. A következő hosszúsági kategóriában (50–60 km) további három nagytájunk (Alföld, Északi-középhegység, Dunántúli-dombság) képviselteti magát.

A megszűnő vasútállomások, vasúti megállóhelyek számát tekintve ugyancsak a Pápa–Környe mellékvonal áll az élen (19 állomással). Őt követi a Zalaegerszeg–Rédics mellékvonal (13 állomással, ill. megállóhellyel), majd a „11-esek” 3 tagból álló csoportja következik.

A naponta közlekedő vonatpárok számát illetően a Balassagyarmat–Ipolytarnóc mellékvonal (12 vonatpár/nap) vezeti a rangsort, de csupán 2 vonatpárral közlekedett ke-

vesebb a Zalabér–Zalaszentgrót vonalon. A megszűnő vonalszakaszok közül a naponta 7–9 vonatpárral jellemezhető mellékvonalak többsége (a 8-ból 7) a Dunántúlon található. Az Alföld és az Északi-középhegység nagytájak hasonló vonatsűrűségű vonalszakaszából csak 1–1-gyel rendelkeztek (a Mezőhegyes–Battonya, valamint a Diósjenő–Romhány vonalak, egyaránt napi 7–7 személyvonatpárral).

A bezárásra ítélt vasútvonalak, vonalszakaszok számát és hosszát nagytájanként összegezve tehát jelentős különbségek érzékelhetők, amelyekből kitűnik, hogy e vonalak nagy része legnagyobb területű nagytájunkon, az Alföldön található, de az Északi-középhegységben is jelentős hosszúságú vasútvonal, ill. vonalszakasz bezárására került sor. Együttes részesedésük a megszüntetésre ítélt vonalszakaszok hosszából eléri a 60%-ot (2. táblázat).

2. táblázat. A megszüntetett vasúti mellékvonalak nagytájankénti megoszlása

Nagytáj neve	Megszüntetett vasútvonalak, vonalszakaszok		
	száma, db	hossza, km	aránya, %
Alföld	11	372	39,5
Északi-középhegység	6	194	20,6
Kisalföld	3	151	16,0
Dunántúli-dombság	3	86	9,1
Nyugat-magyarországi-peremvidék	3	78	8,3
Dunántúli-középhegység	2	61	6,5
Összesen	28	942	100,0

Forrás: A GKM adatszolgáltatása alapján a szerző számításai

Itt jegyzendő meg, hogy a megszűnő személyforgalmú vasúti mellékvonalak legtöbbje csak egyetlen nagytájat érint, ám néhány (pl. a 86 km hosszú Pápa–Környe, az 58 km-es Sellye–Villány, valamint a 31 km hosszú Hajmáskér–Lepsény vonal) nagytájhatárokat is átlép, emiatt hosszukon – természetesen eltérő arányban – két nagytáj is osztozik.

Kistáj szinten vizsgálva a problémát, megállapítható, hogy a vasútvonal bezárások által érintett kistájak száma 43, vagyis a teljes állomány (230 kistáj) közel 20%-a. Ebből a 43 kistájból 13 az Északi-középhegységhez, 12 az Alföldhöz, 7 a Dunántúli-középhegységhez, 4–4 a Nyugat-magyarországi-peremvidékhez, ill. a Dunántúli-dombsághoz, 3 pedig a Kisalföldhöz tartozik. Ezek a számadatok azt jelzik, hogy a vasútbezárásokkal érintett kistájoknak csak 42%-a található teljes egészében a Dunántúlon elhelyezkedő nagytáj területén, 58%-uk az Alföld, ill. az Északi-középhegység területéhez tartozik.

Külön érdemes megvizsgálni azokat a kistájakat, amelyek vasút nélkülivé váltak az említett helyközi személyszállítási reformlépések nyomán (3. táblázat). Ilyen kistájból összesen 16 van, viszont közel 60%-uk (összesen 9) az Északi-középhegység területére koncentrálódik. E nagytájunkat tehát a kistájak szintjén az Alföldnél is fokozottabban érintették a vasútvonal megszűnések.

A vonalfelszámolások következményeként „átrendeződött” – azaz lényegesen szegényedett – számos kistájunk vasúthálózata. Elvesztette vasúti forgalmi tengelyét, emiatt perifériális vasúthálózati helyzetbe került 8 kistájunk, további 12-nek a vasúthálózata pedig 30–50%-kal lett rövidebb. E kistájak többsége az Északi-középhegység területén található.

3. táblázat. Vasúti forgalmukat 2007-ben elvesztő kistájak

Kistájkód	Kistájnév	Megszüntetett vasútvonal, vonalszakasz
1.1.23.	Kalocsai-Sárköz	Kiskőrös–Kalocsa
2.3.13.	Almás-Táti-Duna-völgy	Almásfüzitő–Esztergom
3.4.13.	Közép-Zalai-dombság (Göcsej)	Zalaegerszeg–Rédics
4.4.12.	Baranyai-Hegyhát	Godisa–Komló
5.1.41.	Öreg-Bakony	Veszprém–Veszprémvarsány
5.1.51.	Pápai-Bakonyalja	Pápa–Környe
6.3.12.	Nézsza-Csóvári-dombság	Diósjenő–Romhány
6.3.32.	Szécsényi-dombság	Balassagyarmat–Ipolytarnóc
6.3.42.	Litke–Etesi-dombság	Balassagyarmat–Ipolytarnóc
6.4.23.	Mátralába	Kál-Kápolna–Kisterenye
6.4.24.	Parád–Recski-medence	Kál-Kápolna–Kisterenye
6.5.32.	Upponyi-hegység	Szilvásvárad–Putnok
6.8.24.	Tarna-völgy	Kál-Kápolna–Kisterenye
6.8.42.	Putnoki-dombság	Kazincbarcika–Rudabánya
6.8.62.	Szerencsköz	Abaujszántó–Hidasnémeti

Forrás: GKM adatszolgáltatás, Magyarország kistájainak katasztere alapján szerk. a szerző.

A kormánydöntés településállományi következményei

A 28 vasútvonal-szakasz személyforgalmának megszüntetése összesen 228 várost, ill. községet, a vasúttal rendelkező hazai településállomány közel 15%-át érintette súlyosabb vagy kevésbé súlyos formában. Ez az érintettség négyféle formában jelentkezett (4. táblázat).

4. táblázat. A vasútmegszűnések által érintett városok

Érintettség formája	Város
Csökkenő jelentőségű vasúti átszállóhelyé vált	Balassagyarmat, Csorna, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Mezőhegyes, Orosháza, Szentes, Villány
Vasúti átszállóhely funkcióját elvesztette	Esztergom, Kazincbarcika, Kisdér, Kiskőrös, Kisterenye, Körmend, Kunszentmiklós, Makó, Nagykálló, Pápa, Putnok, Veszprém, Vésztő, Zalaegerszeg, Zalalövő
Vasúthálózati végpont lett	Abaujszántó, Sellye
Vasút nélküli város lett	Balkány, Battonya, Berhida, Békés, Gönc, Harkány, Izsák, Kalocsa, Kecel, Komádi, Komló, Lábatlan, Lenti, Marcali, Mezőcsát, Nyergesújfalú, Rétság, Siklós, Solt, Szécsény, Zalaszentgrót, Zirc

Forrás: A GKM adatszolgáltatás alapján a szerző összeállítása.

A hazai településállományból végeredményben
– lecsökkent jelentőségű vasúti átszállóhely szerepkörbe került 9 településünk (ebből 8 város);

– vasúti átszállóhely funkcióját elvesztette 30 településünk (ebből 15 város);

– vasúthálózati végponttá vált 4 településünk (ebből 2 város);

– vasút nélkülivé vált 185 településünk (ebből 22 város).

A táblázatból látható, hogy vasútforgalmi csomópont szerepkör-csökkenést volt kénytelen elszenvedni 1 megyeszékhelyünk (Kecskemét) és 1 megyei jogú alföldi városunk (Hódmezővásárhely) is. Elvesztette átszállóhely funkcióját két dunántúli megyeszékhely (Veszprém, Zalaegerszeg), és olyan jelentős középvárosaink is, mint Pápa, Kazincbarcika, vagy Makó. Vasúthálózati végponttá vált két kisvárosunk (Sellye, Abaújszántó). Végül a legnagyobb érvágás a vasútjukat elvesztő városokat érte. Közöttük a legnagyobb népességszámmal rendelkezők: Komló (26,7 ezer lakos), Békés (21,2 ezer lakos), Kalocsa (18,1 ezer lakos), Marcali (12,3 ezer lakos) és Siklós (10,2 ezer lakos). A 185 település együttes lakónépessége megközelíti a 370 ezer főt.

Végző konklúzióként megállapítható, hogy a fenti vasúthálózati reform révén nagy területek vasúti közlekedési feltételei romlottak drasztikusan, lényegében egyik napról a másikra, amelyre még néhány hónappal korábban sem lehetett számítani.

A fenti tényekből kiindulva leszögezhető, hogy mindenképpen célszerűbb lett volna egy átgondolt, több év alatt lépcsőzetesen kivitelezett vasút-racionalizálási programot végrehajtani, amelyben nem csak megszüntetésekre, hanem több vonalszakasz más gazdasági-szervezeti konstrukcióban való további működtetésére, ill. felújítására is sor kerülhetett volna reálisan megvalósítható alternatívaként. Annál is inkább, mivel a megszüntetett személyforgalmú vasútvonalak közel 80%-a hátrányos helyzetű kistérségek településeit szolgálta ki.