

Versenyképes vasút Magyarországon

Mi a probléma a kormány terveivel?

A látszólagos reform¹ mögött egyelőre nem látszik semmilyen konkrétum. A lefektetett elvek többsége néhány hiba kigyomlálása után megfelelne egy modern közösségi közlekedési hálózat igényeinek, de a jelenlegi dokumentumban reménytelen feladat értelmezni a prioritásokat, illetve nem lehet látni azt a szervezeti és jogszabályi hátteret, ami a megrendelői oldalon garanciát adna arra, hogy az elvek meg is valósulnak. Tehát – bár az integráció és a regionalizáció tetszetős és helyes elvek – a kormány jelenleg láthatólag képtelen felismerni, hogy a teljes közlekedést egy rendszerként kell(ene) kezelni, ellenkező esetben csak hibás döntést lehet hozni.

- Hiba, hogy nem alakulnak meg valódi közlekedési szövetségek, így gyakorlatilag a menetrend készítése továbbra is szolgáltatói hatáskörben marad. Az integráció így maximum javaslat lehet, amit a szolgáltatók tetszés szerint betartanak, vagy figyelmen kívül hagynak.
- Hiba, hogy a párhuzamosságok felszámolására úgy adnak utasítást, hogy az a mai feltételek mellett érvényes, üzemi szintű pénzügyi-gazdasági, valamint forgalmi mutatókat veszi csak figyelembe, nem számolva azzal, hogy a mellékvonali vasúti költségek gyakorlatilag ismeretlenek, valamint azzal sem, hogy az autóbuszágazat az infrastruktúra fenntartásában ma szinte egyáltalán nem vesz részt.
- Hiba, hogy a jelenlegi mobilitási igények meghatározását az utasszámlálási adatokkal akarják elérni, holott a KSH a népszámlálási adatokon belül részletes ingázási adatokat is nyilvántart. Ez kellene, hogy alapként szolgáljon, hiszen a mai utasszámot a mobilitási igényeken felül sok természetellenes kényszer is befolyásolja (pl. a megfelelő menetrend hiánya, szervezetlek, kényelmetlen kapcsolatok stb.).
- Óriási hiba a vasúti hálózaton volumenkorlát (vonatkilométer-korlát) bevezetése, hiszen a magas fix költségek miatt a költségek és a (vonatkilométerben mért) szolgáltatási volumen között alig van összefüggés, az utasszám növekedés érdekében tehát megérheti növelni a volument (a költségek messze nem fognak a volumennövekedés arányában nőni!²)
- Hiba a vasúti hálózaton a peremidős közlekedés terve, az előzőekben írtak miatt megtakarítás ettől gyakorlatilag nem várható. A költségek nagy része megmarad, sőt, két párhuzamos infrastruktúrára van szükség, tehát akár még növekedhet is a kiadás.
- És talán a legnagyobb hiba, hogy ahogy eddig senki, a mostani csapat sem nyúlna a MÁV-csoporthoz, holott a legnagyobb megtakarítás nem a szolgáltatás rontásával, hanem a teljesen rossz szervezet átalakításával lenne elérhető.

Az elvek közlése óta a témában nyilvánosságra került „szakértői” levél³ mindenesetre azt a látszatot erősíti, ami szerint a tetszetős elvek mellett nincs itt másról szó, csupán egy újabb rohamról a szárnyvonalak bezárására.

A nyilvánvaló hibákon felüli hibákra is felhívja a figyelmet Fleischer Tamás részletesebb elemzése⁴.

¹ http://khem.gov.hu/data/cms2008835/Menetrendi_koncepci_.pdf

² http://index.hu/velemenyo/olvir/2009/02/24/a_vasutgyilkosok_hibas_szamitasairrol/

³ http://kotottpalya.blog.hu/2009/09/06/megiscsak_van_vasutvonal_bezarasi_tablázat

⁴ http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf09/MENETRENDI-KONCEPCIO_opp-090831.pdf

Stratégiai irányok, összefoglaló

A vasúti közlekedés ma válságterületnek számít: a korrupcióból ki sem látszó MÁV-csoport százmilliárdokat nyel el az adófizetők pénzéből, valamint az utóbbi időkben az EU-támogatásokból is, a szolgáltatás minősége mégis folyamatosan zuhan. A vasúti teherszállítás liberalizációja megtörtént, a várt felívelés azonban nem következett be. A vasút folyamatosan teret veszít, a közúti szállítás pedig a sok esetben nem megfelelően kiépített utakban és környezetükben komoly károkat okoz, amit a nemzetgazdaság és a társadalom fizet meg.

A vasút problémájának megoldásához öt, egymással összefüggő lépés megtételére van szükség:

1. A közúti fuvarozás által okozott infrastrukturális károk árának érvényesítése, a használatarányos teherszállítási útdíj bevezetése
2. Országos integrált, ütemes menetrend (ITF) kialakítása vasúti és buszos gerincvonalakkal
 - Gerincét a vasúti fővonalak adják, busszal ellátott irányokkal kiegészülve
 - Időzített ráhordás a regionális közlekedési szövetségek járataival
3. Presztízsberuházások helyett a személy- és teherszállítás tényleges igényein alapuló fejlesztések
4. Regionális közlekedési szövetségek megalakítása a térség közlekedésének összehangolásáért
5. Vasúti szerkezetátalakítás
 - A vasúti fővonalak és az ITF rendszer gerincéhez tartozó, stratégiai mellékvonalak kijelölése, kezelésükre új, átláthatóan felépített állami szervezet alakítása
 - A vasúti mellékvonalakra egyszerűsített üzemvitelt lehetővé tevő szabályozás megalkotása, az előző körbe nem tartozó mellékvonalak (infrastruktúra és járművek) ingyenes átadása a megalapítandó térségi vasúttársaságoknak
 - A MÁV-START leválasztása a MÁV csoportról, a személyszállító flotta, a szükséges vontatóállomány, valamint a karbantartó bázisok átadása mellett

Összefoglaló táblázat:

Intézkedés	Elsődleges cél	Költség (Ft)	Haszon (Ft)
Országos integrált, ütemes menetrend (ITF)	A közlekedési infrastruktúra maximális kihasználása	8–10 mrd	20–30 mrd
A fővonalai infrastruktúra leválasztása	Az átláthatóság megteremtése	nincs	átláthatóság
Az ITF-vonalak gyorsított fejlesztése	A kapacitásproblémák kezelése	átcsoportosítás	társadalmi
Regionális közlekedési szövetségek megalakítása	A szervezett megrendelői oldal, tiszta keretek biztosítása	nem jelentős (átszervezés)	átláthatóság
A mellékvonalak jövőjének rendezése	A döntés helyi kézbe adása, az üzemeltetés megkönnyítése	jelentéktelen	10–15 mrd + társadalmi
A személyszállítás önállóvá tétele	Átláthatóság, felkészülés a liberalizációra	nem jelentős	40–50 mrd

1. A vasúti közlekedés fő problémái

A vasút ma három fő területen van válságban Magyarországon: a teherszállításban, a fővonalai személyszállításban és a mellékvonalakon. Ebből következően nem is igazán beszélhetünk válságban nem lévő területről. A budapesti elővárosi közlekedésben sikerült némi javulást elérni egyes vonalakon, így itt az elsődleges feladat a városban belül a vasút használhatóságának javítása (megállóhely-áthelyezések, P+R és B+R, átmérős járatok, sűrítés).

1.1 Teherszállítás: verseny súlyos egyenlőtlenségekkel

Mind a közúti, mind a vasúti teherszállításban a szolgáltató vállalatok már magántársaságok, így itt a fő cél a közút mai mesterséges versenyelőnyének felszámolása, amely abból ered, hogy míg a vasúti pályadíj a teljes éves fenntartási költség fedezését kell, hogy biztosítsa, a közúti útdíj ehhez képest nevetségesen alacsony: egy 300 km-es út vonattal kb. 200 ezer Ft (tolatás és megállás nélkül), kamionnal 3000 Ft (ez az egynapos matrica ára, de a sokkal kedvezőbb éves matrica használata a tipikus). Az állam így rejtett keresztfinanszírozást valósít meg a közúti szállítás javára, ahol az infrastruktúrát szinte teljes egészében adókból finanszírozza.

A közút amortizációjáért gyakorlatilag kizárólag a nagy tengelyterhelésű járművek tehetősek felelőssé, így az úthálózat fenntartási költségeiben ezeknek a mainál nagyságrenddel komolyabb szerepet kell vállalniuk.

A vasúti áruszállítás kívánatos fejlődéséhez szükséges források hiányát nem csak a felelős kormányzati környezet és tarifapolitika hiánya idézi elő, hanem a vasúti ágazat monolitikus felépítése is, mely a régi MÁV meglévő formális és informális dominanciáját tükrözi. A többszolgáltató piac, illetve a köz érdekeit is szolgáló verseny lehetősége nem adott.

1.2 Távolsági személyszállítás: a ritka közlekedés drága mulatság

A fővonalakon is mindennaposak a magyar vasúton a néha nevetséges pályaalapok (pl. a 41-es, Dombóvár–Gyékényes vonal), valamint a ritkán, rendszertelenül, de gyakori késésekkel járó vonatok az egyre komolyabb mennyiségben érkező EU-s források ellenére is mindennaposak a magyar vasúton. Bár a keleti országrészben bevezették az ütemes menetrendet, és ennek megfelelően meg is állt a hálózat többi részén észlelhető utasvesztés (!), az ütemes menetrend kiterjesztése a többi országrészre – heves csatározások után – elmaradt, sőt, a MÁV-on belüli, status quo-t őrző vezetői réteg, valamint a jellemzően vasútellenes (Volános gyökerű) közlekedési „szakértői” lobbiszerű ellentámadása nyomán az eddigi eredmények is veszélybe kerültek.

A fenti ellentámadások közös pontja a „spórolás”-centrikusság, az „üres” vonatokra való hivatkozással az ütemes menetrend szétverése. Egy gond van ezzel. A távolsági, nagyrészt fővonalakon zajló személyszállításban nem lehet nem figyelembe venni azt a tényt, hogy a költségek jelentős része fix költség, amely független a pályán zajló forgalomtól (ezek a fix költségek: a pályafenntartás, illetve a csúcsra méretezett gördülőpark és személyzet állandó költségei).

A vasút azonban nem láthatja el az országot önmagában, hiszen bár távolsági utazásra elvileg tökéletes eszköz, ráhordó hálózat nélkül életképtelen. Ezért az ütemes *vasúti* menetrend nem lehet a végcél. A végcél az integrált, ütemes közlekedési rendszer (ITF).

1.3 A mellékvonali probléma: döntés információ nélkül

A mellékvonalak nagy része ma tökéletesen versenyképtelen szolgáltatást nyújt. Irreálisan hosszú menetidők, rossz helyen lévő megállók, alkalmatlan indulási idők jellemzik a helyzetet. Emellett itt hatalmasnak kimutatott, de valójában ellenőrizhetetlen költségek is felmerülnek; ennek fő oka az értelmetlen, túlzott szabályozás, és az ennek megfelelő alkalmazotti létszám. Holott egyszerűsített üzemvitel mellett egy mellékvonalat néhány alkalmazottal működtetni lehetne.

A megoldás nem a csonkolás, amit a liberális kormánytagok folyamatosan próbáltak keresztülvinni. Elképzelhető ugyan, hogy több mellékvonalra is végeredményképp a bezárás vár, de minden, a mai feltételrendszerből kiinduló döntés csak hibás lehet. Először meg kell változtatni a feltételeket, „helyzetbe kell hozni” a mellékvonalakat, majd helyi kézbe adni a döntést.

2. Az LMP vasútfejlesztési programja

A közlekedésfejlesztési célokban tükröződnie kell a fenntarthatóságra építő jövőképnek. A fosszilis erőforrások felhasználását mielőbb korlátozni szükséges, ennek lehetséges megoldásait a zöld adórendszer és a fenntartható energiapolitika programok kell, hogy tartalmazzák. A fosszilis energia, ezen belül az olaj különösebb ösztönzés nélkül is drágul, ez a trend várhatóan – néhány kilengést leszámítva – már nem fordul meg. Szintén szűkös – sok helyen már-már kimerülő – erőforrás a közlekedési rendszerek által elfoglalt hely, illetve a túlfeszített utakon közlekedők testi épsége. Az ezekkel való pazarló gazdálkodás is fenntarthatatlan.

A kívánatos átalakulás előtérbe helyezi a ma Magyarországon vegetáló, de épp a fentiek miatt hosszú távon komoly potenciállal rendelkező vasutat és közösségi közlekedést, fellendülés várható továbbá a kerékpározás tekintetében is. Az infrastruktúrafejlesztéseket a fenti változások alapján kell ütemezni. A ma közútcentrikus fejlesztéseket fel kell váltani a vasútra, a közösségi közlekedésre és a kerékpáros infrastruktúrára koncentráló beruházásokkal.

2.1 Teherszállítás, tranzitforgalom: Egyenlő feltételek teremtése a vasúti és közúti szállításban

A teherszállításban – mivel csak nagyon speciális árucsoportok szállítására alkalmas – a csővezetékes és a vízi szállítás a mainál lényegesen nagyobb részarányt várhatóan nem tud kiszakítani, így a legflexibilisebb környezetkímélő szállítási mód, a vasúti szállítás hátrányainak felszámolására kell mindenekelőtt törekedni.

Elvileg elképzelhető a vasúti pályahasználati díj mesterséges csökkentése, az infrastruktúra adókból finanszírozása mellett, de ennél esetünkben sokkal célszerűbb, ha mindenki az általa okozott valós költségeket fizeti meg. Ez a fenntarthatóság egyik fő feltétele, enélkül továbbra is hibás gazdasági döntések fognak születni. Ráadásul az adórendszert a munkát terhelő adók csökkentésével egyébként is tehermentesíteni kell, további extra terhek tehát nem megengedhetők

A valódi, fenntartható megoldás az **úthasználati díj kiterjesztése és emelése**. A mai matricás rendszert fel kell váltani a **használatarányos útdíjjal**, amelynek mértéke 4–5 Ft lenne tonnakilóméterenként. Ez évi mintegy 100–150 milliárd Ft bevétellel kecsegtet, amely teljes egészében a közlekedési infrastruktúra fenntartására és megújítására kell, hogy fordítódjon.

Ezzel a vasúti szállítás mai, jórészt a fenti externália által okozott versenyhátránya megszüntethető, a vasúti teherszállítás fellendülése ezek után a versenyre bízható. A korrekt költségszintek biztosítása rendkívül fontos még egy szegmensben: a mellékvonali probléma fő kérdése, hogy egy-egy mellékvonalat érdemes-e (gazdaságos-e) buszokkal kiváltani. A mai helyzetben szinte biztos, hogy sok helyen ebben a kérdésben is hibás döntés születne, ha azonban a fent leírt útdíjat fizetik a buszok üzemeltetői is, valamint a mellékvonalak vasúti üzemvitelében jelentős egyszerűsítéseket hajtunk végre, akkor sok helyen alapvetően megváltozhatnak a döntéseket alátámasztó költséghatékonysági mutatók – a valós költségeket jobban fogják tükrözni..

2.2 Országos integrált, ütemes menetrend megalkotása a személyszállításban

A távolsági személyszállítás szintén problémákkal küszködik, bár az utóbbi időkben történtek helyes lépések a területen. Ilyen létező, de továbbfejlesztést igénylő jó megoldás az ország keleti részében a vasútnál már bevezetett **ütemes menetrend**, valamint esetenként helyes út a párhuzamosságok felszámolásának igénye is, ám ehhez megfelelő színvonalú alternatíva és a valós költségeket és hasznokat tükröző elemzés szükséges. További követelmény **a teljes államilag finanszírozott közösségi közlekedési hálózat integrálása**, azaz a busz- és a vasúti menetrendek összehangolása.

A vasút magas fixköltség-aránnyal dolgozó üzem, így az ütemes menetrend úgy képes többletkapacitást, és ezáltal az utasoknak magas színvonalú szolgáltatást adni, hogy közben a költségek emelkedése nem számottevő⁵. Így javaslatunk itt egyértelmű: **az ütemes menetrendet a teljes fővonalai vasúti hálózatra ki kell terjeszteni**. Ezt ki kell egészíteni néhány helyen autóbuszos gerincvonalakkal is, hiszen a vasúthálózat Budapest-centrikussága miatt nem oldhat meg minden fontos távolsági összeköttetést (pl. Kaposvár-Pécs-Szeged, Dunaújváros-Kecskemét, stb.)

Az így létrejövő országos gerinchálózatra már fel lehet fűzni az ország összes települését, ráhordó mellékvonalak, buszok és egyéb járművek segítségével. Így az ország egy tetszőleges településéről egy másikra 1 (vagy 2) óránként biztosított az eljutás, rövid, tervezhető átszállással vagy átszállásokkal. A fenti elv (ITF) az utasok körében óriási sikert aratott Svájcban még az 1980-as években (komolyabb többletköltség nélkül, viszont jelentős forgalom- és bevétel-növekedéssel), így ma már Európa több országában is alkalmazzák.

Az országos ITF rendszerbe ésszerű módon a megalakítandó regionális közlekedési szövetségek járatai is illeszkednek, ezáltal tervezhető háztól-házig eljutást biztosítva. Az ITF rendszer gerincjáratainak megtervezésére és üzemeltetésére célszerű egy, a regionális közlekedési szövetségekhez hasonló országos szervezetet létrehozni.

Az ITF rendszer tervezése közben már érdemes és lehetséges olyan költségcsökkentő megoldásokról is beszélni, mint a párhuzamosságok megszüntetése.

A rendszerrel együtt kell, hogy járjon egy integrált menetrendi adatbázis létrehozása is, ahol a felhasználó csak annyit kell, hogy megadjon, honnét hová utazik, valamint egy időpontot, majd a rendszer tetszőleges közösségi közlekedési eszközt igénybe véve megtervezi neki az útját.

2.3 A vasúti hálózat hálózatiigény-alapú fejlesztése

Az ITF-alapú menetrend kijelöli a vasúti hálózat **szűk keresztmetszeteit**, amelyek **felszámolása** (új keresztezési helyek, új vágány kiépítése, a pályasebesség emelése) kiemelt státuszt kell, hogy élvezzen. A fővonalai vasúti hálózat a fenti módon, EU-s források segítségével viszonylag gyorsan és olcsón megfelelő szintre fejleszthető. Ehhez a megfelelő önrészt biztosítani kell, ennek módja a közlekedési beruházások közti átcsoportosítás.

⁵ Svájcban az ITF közelmúltbeli sűrítésekor közel 30%-os teljesítménynövekedést 4%-os költségnövekedés kísért

Az ITF mellett a teherforgalomnak fennmaradó kapacitás is világosan láthatóvá válik, a fejlesztések tehát ezt az igényt is maximálisan figyelembe tudják venni.

2.4 Regionális közlekedési szövetségek megalakítása

Létre kell hozni a nagyobb városok vonzáskörzetét felölelő, együttesen az ország teljes területét lefedő közlekedési szövetségeket, amelyek feladata a régió közlekedéssel kapcsolatos feladatainak elvégzése, és az ebből származó bevételek kezelése, azaz a menetrendkészítés, a szolgáltatások megrendelése, az egységes arculat és jegyrendszer megtervezése, a jegyek, bérletek értékesítése, a nem állami közlekedési infrastruktúra (helyi utak, bicikliutak, parkolás) fenntartása és fejlesztése stb.

A közlekedési szövetség **önkormányzati tulajdonban** áll, minden érintett önkormányzat tulajdonosa. Megalakítása után szervezetileg az addigi közszolgáltató cég (jellemzően Volán társaság) számos feladatát átveszi, azaz jogosult lesz állami és önkormányzati támogatások igénybe vételére. A forgalom fizikai lebonyolítására tetszőleges (vasúti, közúti) vállalkozóval szerződhet, amennyiben az megfelel a minimális minőségi követelményeknek. Az egységes közösségi közlekedési rendszer megteremtéséhez várhatóan jelentősen módosítani kell a mai jogszabályi környezetet, amely még ágazatonként lebontva szabályozza a menetrendszerű személyszállítást.

Egy ilyen szervezet kialakítása gyakorlatilag nem jár jelentős költséggel, amennyiben ezt meglévő hatáskörök és egységek átszervezésével, összevonásával meg lehet oldani. A meglévő párhuzamosságok kiküszöbölésével ráadásul egyszerűsödik, átláthatóvá válik a felelősségi kör, valamint költségmegtakarítás is elérhető.

2.5 Vasúti szerkezetátalakítás: pályavasút, térségi vasutak, független személyszállító társaság

A fentiek, de különösen a teherszállítás miatt a mai vasúti modellt nem érdemes tovább működtetni, minél hamarabb meg kell kezdeni a **pályavasút tényleges leválasztását**, független szervezetbe helyezését, szolgáltatásainak és finanszírozásának tisztázását. A leválasztás mellett el kell dönteni, melyek legyenek a hosszú távon is állami törzsvagyonként működtetendő vasúti vonalak, és melyek kerüljenek ki ebből a körből. Ehhez jó támpontot ad az előzőekben vázolt ITF rendszer bevezetése, amelyet ki kell, hogy egészítsen a teherforgalmi igények felmérése.

Szintén rendkívül fontos feladat a **személyszállítás önállóságának megerősítése**. A MÁV-START leválasztandó a MÁV-csoportról, méghozzá olyan módon, hogy ezzel együtt a működéséhez szükséges vagyonelemeket (pl. a teljes személyszállító járműflottát: mozdonyok, kocsik, motorvonatok) át kell adni részére.

A törzshálózatból kikerülő vonalakat a ma rajtuk közlekedő járművekkel együtt jelképes áron át kell adni **térségi vasúttársaságoknak**, vagy közlekedési szövetségeknek ez azonban nem elegendő életben maradásukhoz: az őket érintő másik fő intézkedés a helyi érdekű vasúti közlekedés szabályozásának átalakítása, az üzemviteli előírások radikális egyszerűsítése. A térségi vasút üzemeltetője a helyi közlekedési szövetség alá tagozódik, annak alvállalkozójává válik. A szövetség a teljes térségre kialakított összközlekedési rendszer áttekintése alapján képes döntéseket hozni. Amennyiben a közlekedési szövetség valamelyik térségi vasút feladatát más

eszközzel jobban és gazdaságosabban el tudja látni, sor kerülhet a vasútvonal felszámolására is. Erre jellemzően kis utasszám, hosszú menetidő, rossz helyen lévő állomások, vagy ezek együttese miatt kerülhet sor. A mellékvonalak életképességének eldöntéséhez ma nem áll rendelkezésre elegendő adat, a kiszervezés után viszont a döntés a központból kikerül a valóban érintettek kezébe.

A szerkezetátalakítás után a központi, állami kézben maradó **törzshálózaton** az állam által megrendelt **ITF-alapú személyszállítás** és az igényalapú **teherszállítás** működik.