

A MELLÉKVONALI PROBLÉMA - VAN KIÚT?

THE PROBLEM OF EXTENSION LINES - IS THERE A WAY OUT?

SZABÓ LAJOS egyetemi adjunktus
Széchenyi István Egyetem - Közlekedési Tanszék

ABSTRACT

The construction of local interest railways had got big boost at the turn of the nineteenth and twentieth century in Hungary. These lines were constructed with weakened technical infrastructure parameters in a way authorized by law, and during the past decades the technical condition of these lines deteriorated further because of the missed maintenance work, and a vicious circle emerged. The low quality technical level was resulted in less and less traffic and incomes. Several ideas were born to handle the problem, but all of these have proven ineffective until now. Nowadays this problem seems to get less emphasis besides the ongoing corridor restorations supported by the EU. However there are many unexploited opportunities in extension lines which could be realized using complex approaches and examination methods, not to mention the examination of parallelism which gets more and more support.

1. Bevezetés

Amikor a mellékvonalak sorsáról van szó, nem új keletű problémáról beszélünk. A probléma egészen a ma mellékvonalnak nevezett HÉV hálózat kiépítéséig vezethető vissza, amit csak erősített az első majd a második világháborút lezáró békeszerződés. A trianoni békeszerződés alapjaiban megváltoztatta a magyar vasúti hálózatot, vasútvonalak vasúti csomópontok vesztették el regionális szerepüket. Közben megváltoztak a utazási szokások, átalakult a modal split a szállításban. Egyre nehezebben találták meg a mellékvonalak a szerepüket a hálózaton belül. Több elgondolás született a mellékvonalak megmentésére, léteznek tanulmányozható nemzetközi példák. Egy mellékvonal sorsáról dönteni nem egyszerű dolog, nemcsak tényleges anyagi hasznok hanem – egyéb- nehezebben mérhető hasznok is befolyásolják a döntést.

2. A mellékvonali probléma²⁵⁴

A mellékvonali probléma gyökerei az egykori HÉV vonalak megépítéséig vezethető vissza. Az 1. sz. táblázat jól szemlélteti a HÉV vonalak arányát a hálózaton belül Trianon előtt és után. Az arányukat tekintve nem volt nagy változás, ugyanakkor nagyon sok egykori HÉV vonal Trianon után szárnyvonallá vált, s ezzel végleg megszűnt a nemzetközi vasúti átkelő szerep is mivel a határvonal mentén felszedték a vágányokat. A vasútvonalak államhatár által történő elvágása egyúttal a vasútvonal térségi szerepét is alaposan megváltoztatta, mivel megszűnt a térségi összekötő szerep. Jórészt elveszítették ezek a vonalak a fővonalai ráhordó szerepet is. Gyakorlatilag ezzel teljesedett ki a mellékvonali probléma. Napjainkban a III. kategóriás vonalak a mellékvonalakat fedik le, ez döntően az egykori HÉV vonalak. A magyar hálózat 35%-a ebbe a kategóriába esik. Markáns eltérés mutatkozik a mellékvonalak arányában a dunántúli és az alföldi régiókban. Az előbbiben csak 17%, az utóbbiban 53%.

1. táblázat: HÉV vonalak aránya Trianon előtt és után
Table 1.: The Proportion of HÉV Lines Before and After Trianon

| év | hálózati hossz (km) | HÉV vonalak hossza (km) | HÉV vonalak aránya (%) |
|------|---------------------|-------------------------|------------------------|
| 1918 | 22869 | 13049 | 57 |
| 1920 | 8705 | 4798 | 55 |

Forrás: saját szerkesztés

A 2. fejezetben említett Közlekedéspolitikai koncepció végrehajtását megelőzően is történtek vonalbezárások amelyek elsősorban ezeket a szárnyvonalakat érintették. A várt eredmény elmaradt a legveszteségesebb mellékvonalak bezárása után. A vonalbezárások ellenére napjainkra maradt a fentebb említett 30% körüli arány, a mellékvonali probléma nem tűnt el. A mellékvonali probléma a legegyszerűbben az úgynevezett „ördögi körrel” írható le:

Karbantartási/technikai elmaradás → elégtelen szolgáltatás kínálat → forgalomcsökkenés → bevételecsökkenés → költségfedezet romlás.

Az ördögi körből a kitörés lehetőségét az úgynevezett „angyali kör” biztosíthatja ami folyamatos helyzet javulást eredményez. Az angyali kör lényege, hogy a mellékvonali technikai paraméterek javítása és technológiai változtatások mellett attraktív szolgáltatások nyújtásával a forgalom és ezzel a bevétel is növelhető ami költségfedezet javulást eredményez. Jelen tanulmány csak a hazai helyzetet taglalja, ugyanakkor fontos rámutatni, hogy léteznek nemzetközi legjobb megoldások az angyali kör alkalmazására. A Trianon által kettévágott mellékvonalak esetében az EU bővítéssel meggondolandó a határmentén felszedett szakaszok vissza-

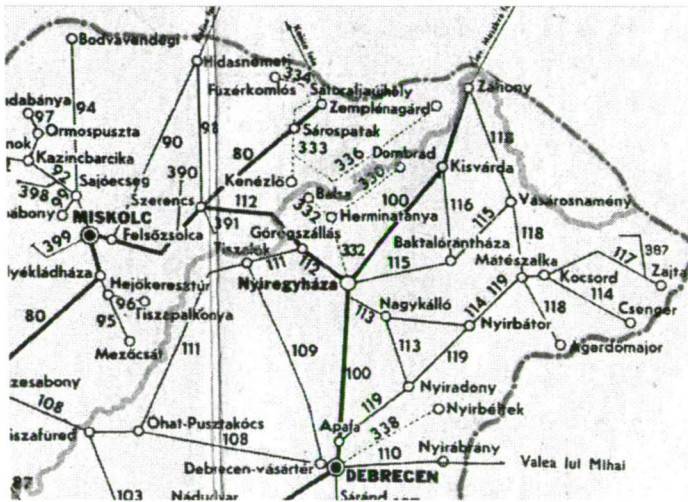
254 Dr. Rixer Attila (1993): A vasúti mellékvonali probléma. Közlekedéstudományi Szemle. 1993/3. szám 106-120. old.

építése, amivel a vasútvonalak egykori funkcióik egy részét visszanyerhetik ami forgalomnövekedést generálhat.

3. Az 1968-as Közlekedéspolitikai koncepció

Az úgynevezett 1968-as Közlekedéspolitikai koncepció alapvető célkitűzése volt a szállítási ráfordítások csökkentése, a kisforgalmú vasútvonalak bezárása valamint az áruszállítás körzetesítése.²⁵⁵ 1968 és 1982 között közel 1700 km vasútvonalat számoltak fel, ebből valamivel több mint 600 km hosszban normál nyomtávú vonalat. A tanulmány bevezetőjében is utaltam rá, egy vonal gazdaságos vagy gazdaságtalan voltát meghatározni nem egyszerű feladat, a kérdés megválaszolása komplex szemléletmódot kíván. Valótlan költségadatok használata pedig még inkább torzíthatta az eredményt. Nem számoltak a tovagyrűző hatásokkal sem, amelyek jelentős elmaradt hasznot jelentenek. Elmondható, hogy a koncepció alapján végrehajtott vasút-racionalizálási intézkedések a MÁV szempontjából célszerűnek tűntek, de a társadalomra kedvezőtlen hatást gyakoroltak. Később ezek a tovagyrűző hatások a MÁV-nál is hátrányként jelentek meg (a kapcsolódó törzshálózati forgalomcsökkenés).

1. ábra: A Nyírség, Bodroghöz és Hegyköz vasúti kapcsolata
Figure 1.: The Railway Connections among Nyírség, Bodroghöz and Hegyköz



Forrás: www.vasutallomasok.hu

Részben a közlekedéspolitikai koncepció áldozata lett a Nyírvidéki, Bodroghözi és Hegyközi kisvasút megszüntetése. Az 1905-től fokozatosan kiépülő hálózat az 1930-ban megépült Balsai Tisza híd megépítésével lett teljessé, közvetlen kisvas-

255 Dr. Czére Béla (1994): Közlekedéspolitikai koncepció 1968. Vasúthistória évkönyv. MÁV Vezérigazgatóság. Budapest. 23-49. old.

úti kapcsolatot teremtve Nyíregyháza és Füzérkomlós között. A hidat 1944-ben lebombázták, a híd nem épült újjá. A továbbiakban komposzektetés volt a Nyírvidéki és a bodrogi kisvasút között. Legutoljára az egykori Nyírvidéki kisvasúton szűnt meg a forgalom 2009-ben (1. ábra)

A megszűnés okai a politikai szándékban és később az erősen leromlott műszaki színvonalban keresendő. Jól jellemzi a probléma kezelését, hogy Nyíregyháza állomás rekonstrukciójakor 2002-ben az új felvételi épület átadásával együtt korszerű kisvasúti megállót építettek, nagyvasúti felépítményt kapott a Nyírvidéki kisvasút városi szakasza. Napjainkban a Bodrogi közti infrastruktúra és a határátmeneti pontok hiánya jellemzi, hazánk egyik legelmaradottabb térségeként tartják számon. A kisvasúti hálózat felszámolása is erősítette a térségben tapasztalható kedvezőtlen tendenciákat.

4. Térségi vasutak – próbálkozások a megoldásra

Amint a tanulmány bevezetőjében is utaltam rá, a mellékvonali probléma egészen a helyi érdekű vasútvonalak megépítéséig vezethető vissza. Az 1968-as Közlekedéspolitikai koncepció a mellékvonalak bezárásában látta a megoldást. Ilyen módon próbálta bizonyítani egy mellékvonal gazdaságtalan voltát. A 90-es évektől kezdődően próbálkozások voltak a mellékvonali probléma kezelésére.

A 90-es évek elején (1994) az úgynevezett mellékvonali racionalizálási program²⁵⁶ a kimutatott veszteségek csökkentését alapvetően az üzemeltetés racionalizálásában látta. Lényeges pillére volt a programnak a könnyű, olcsóbban beszerezhető és kisebb költségekkel üzemeltethető járművek üzembe helyezése. Igaz ezek a járművek (Bz mot) kisebb komfortot nyújtottak, de a megfelelő menetrendi alapellátottság és ütemesség nagyobb bevételt remélhetett. A járművek könnyített szerkezete még a mellékvonalak többségén is lehetővé tette a 70 km/órás sebességet. A vontatás területén túlmenően több tevékenységi területen is lehetőség mutatkozott a költségcsökkentésre például az üzemvitel - üzemirányítás, vagy a felépítmény és a pályalétesítmények vonatkozásában.

A 90-es évek második felétől (1997) az úgynevezett profit-center rendszer^{257 258} bevezetése került előtérbe. A profit-center tulajdonképpen egy szervezeti struktúra amely a vasútvállalat számvitelileg elhatárolt része, amelyet eredményességre készítő előirányzatokkal vezetnek. A szervezeti egység a kiadásaira maga teremt fedezetet egyrészt az értékesített szolgáltatások bevételeiből másrészt vállalaton belüli számlázás révén. Ezeket a profit-centereket a Regionális vasúti egységek

256 Fehér László (1994): A személyforgalmi költségek csökkentésének és a vontatás racionalizálásának lehetőségei a kisforgalmú mellékvonalakon. MÁV FKI. Budapest.

257 Dr. Rixer Attila (1991): A profit-center rendszer és a megrendelő-teljesítő viszony kialakításának nemzetközi tapasztalatai. MÁV FKI. Budapest.

258 Beszámoló és értékelés a regionális vasutak (profitcentrumok) helyzetéről (1997): MÁV belső anyag. Budapest.

(RV) testesítették meg, ezekből 1996-ra 20 alakult meg.²⁵⁹ Az RV-k főbb jellemzői a következők voltak:

- az RV-k vonalhálózata jelentős eltéréseket mutatott
- a 20 RV-ből 8 mezőgazdasági jellegű alföldi környezetben üzemelt
- az egyes RV hálózatok műszaki állapota is jelentős eltérést mutatott, ami a szolgáltatási színvonalban is jelentős eltéréseket eredményezett
- gépészeti telephely is az RV-k részét képezte

A profit-center rendszer működtetése nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, elsősorban az RV-k teljes önállóságának a hiánya miatt. A MÁV Rt. Átalakítási programjának keretében 2003 áprilisában regionális vasútprojekt team állt fel. A team megvizsgálta a vasútregionalizálás jogi,- és egyéb szabályozási feltételeit, számba vette a mellékvonali hálózat paramétereit. 2004. január 1-től két elkülönített Regionális Vasúti Szervezetet hoztak létre Balassagyarmat és Vésztő térségében.

A Regionális Vasúti Szervezet részére a pályavasúti tevékenységet a Pályavasúti Üzletág végezte szolgáltatásként (megrendelő- teljesítő viszony). A szervezetek főbb tevékenységei az alábbiak voltak:

- személyszállítás
- állomási szolgáltatás, forgalomirányítás
- saját vonó,- és vontató járművek karbantartása, javítása
- vontatási tevékenység
- árufuvarozási üzletág részére – igény szerinti- kocsimozgatás

A szervezetek működtetése során több kérdés megválaszolatlan maradt. A finanszírozás nem látszott biztosítottnak, az önkormányzatoknak nem volt erre kerete. Nem tisztázódtak az elszámolás kérdései sem. Például bizonyos költségek és bevételek milyen vetítési alap alapján kerüljenek a szervezet vonalaira. A szervezetekhez nagyon leromlott állapotú mellékvonalak is tartoztak, ahol elfogadható színvonalú szolgáltatás az azonnali beruházás nélkül elképzelhetetlen volt. Erre pedig forrás nem akadt. A költségcsökkentés ezeken a vonalakon már nem jöhetett szóba, hiszen a racionalizálási program keretében a lehetőségeket teljesen kimerítették. További költségcsökkentő intézkedések már a biztonság és a menetrend rovására (még kisebb gyakoriság, keresztezési lehetőségek hiánya stb.) mentek volna. Csak érdekességként jegyzem meg, hogy 2003-ban végeztek egy kutatást, mely arra volt hivatott válaszolni, hogy melyek azok a mellékvonalak ahol a vasúti közlekedést autóbusszal közlekedéssel ki lehet váltani.²⁶⁰ A kiválasztott mellékvonalak mintegy 2400 km-t tettek ki. Ebből 900 kilométernyi hosszúságú vonalon célszerűnek látszott megtartani a vasúti közlekedést. Ennek oka, hogy hiányzó közúti szakaszokat

259 A kísérleti jellegű regionális vasutak működésének gazdasági, jogi, szervezeti feltételrendszere (2003). MÁV belső anyag. Budapest.

260 A vasúti közlekedés autóbusszal közlekedéssel való kiváltásának lehetőségei és feltételei a MÁV Rt. által kijelölt vonalakon a szükséges állami hozzájárulások mérséklésének érdekében (2004). MÁV belső anyag. Budapest.

kellett volna megépíteni, másrészt az autóbusz közlekedés bevezetése ezeken a vonalakon az utas számára egyértelműen hátrányos lett volna. 615 km-nyi hosszön egyértelműen jövedelmezőbb lett volna a vasúti közlekedés kiváltása. A fennmaradó hosszön nem volt egyértelműen megállapítható, hogy melyik alternatíva lenne jövedelmezőbb a rendelkezésre álló adatok alapján.

Aztán 2009 márciusában történt még egy kísérlet a Keleti Vasút térségi modell felvetésével.²⁶¹ A modell kidolgozásakor felhasználták az ebben a tanulmányban is említett próbálkozások tapasztalatait. A tapasztalatok kedvezőtlenek voltak, mivel a potenciális tőkebefektetőn kívüli szereplők (MÁV csoport, Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM)) sem mutattak tartós érdeklődést. A KHEM üzleti alapon működtetett mellékvonalakban gondolkodott. A Keleti Vasút térségi modell hatóköre a Budapest-Záhony vasútvonal Debrecen-Nyíregyháza-Záhony szakaszától keletre délkeletre elhelyezkedő terület lett volna. A mobil és immobil infrastruktúra állapota olyan, hogy egy évtizeden belül teljesen alkalmatlanná válik a vasúti közlekedésre. A térségben az utasszám-emelkedés fejlesztések nélkül elképzelhetetlen, ehhez pedig tőkeerős operátorok kellenek. A koncepció szerint a MÁV START kezdeményező és vezető szerepe megmaradt volna. A pályafelújítások forrását az Észak-Alföldi Regionális Operatív programból, a Közlekedési Operatív Programból valamint az Unió specifikus programjaiból (turisztika, határon átnyúló fejlesztések) kívánták biztosítani. Három lehetséges alternatívát hasonlítottak össze a térségi vasúti modell megvalósíthatósági vizsgálatokor. Úgy mint:

- a jelenlegi helyzet megtartása
- a pálya MÁV kezelésben, személyszállítási operátor megalakítása amely a MÁV-START leányvállalataként működik
- önálló térségi vasúttársaság alapítása

A komplex vizsgálatok eredményeként a második alternatívát javasolták megvalósítani. A vasúttársaság feladata a szükséges eszközök átvétele jogi háttérének megteremtése, szükséges szerződések megkötése, a térségi önkormányzati egyeztetések koordinálása lett volna.

5. Van kiút?

Vincze Tamásnak nagyon érdekes fejtegetése jelent meg évekkel ezelőtt a Közlekedéstudományi Szemlében.²⁶² Sommásan megállapítja a Szerző a tanulmánya végén, hogy „a mellékvonalak rentábilisan üzemeltethetők”. Személy szerint én is ennek a véleménynek vagyok a képviselője. Úgy gondolom jó néhány fellelítés ma is megállja a helyét, érdemes a továbbgondolásra. A mellékvonalak ese-

261 Keleti Vasút térségi modell (2009). MÁV belső anyag. Budapest.

262 Vincze Tamás (2005): A magyar mellékvonalai vasúti hálózat jövője. Közlekedéstudományi Szemle. 2005/5, szám. 162-169. old.

tében sem tudható pontosan, hogy hol mikor és mennyien utaznak. Másrészt a markáns kedvezmények, az ingyenes utazások aránya (cca. 30%) gátolja rentábilis működtetést. Kétségtől érzékeny területet érintő szociálpolitikai kérdéstről van szó, mégis indokolt a kérdéskör átgondolása. Mindenki fizessen valamennyit, érezze a szolgáltatás „árát”. Már a korábbi években megtörtént az első piciny kapavágás, miszerint az első osztályú kocsikon nem utazhat senki, úgy hogy ne fizessen valamennyit. A mellékvonalak esetében megoldás lehetne ha az ingyenes utazás helyett méltányos kedvezményes jegyeket vezetnének be. A mellékvonalak pozícióját erősítheti az externáliák figyelembevétele. A mellékvonali szolgáltatások attraktivitásának növelése (menetrend, járművek) utasszám-növekedést generál, az integrált közlekedési rendszerek elvét is szem előtt tartva. A mellékvonalak működtetési költségei csökkenthetők lennének a pályahasználati díjak átgondolásával is. Több alkalommal felvettem én is miszerint nem elegendő a mellékvonalak sorsáról a gazdaságossági szempontok mentén dönteni, mindenképpen foglalkozni kell a társadalmi hasznossággal is.

Összegzés

Összefoglalásképpen megállapítható, hogy a mellékvonali probléma nem új keletű. A probléma kezelésére történtek hazai próbálkozások, mindeddig kevés sikerrel. Létezik az úgynevezett angyali kör, ami a mellékvonalak megmaradását biztosíthatja. Fontos a probléma kezelés során a komplexitás valamint az attraktív szolgáltatáskínálat bevezetése, ami a forgalomműködés záloga. A problémakezelésnek vannak személyszállítási közszolgáltatási- alapellátási vonatkozású irányai is, amivel a jelen tanulmány nem foglalkozott.