

## A magyarországi közösségi közlekedés megítéléséről:

Összességében helytelen, hogy a vasúti személyszállítási költségekbe beleszámítják a pályavasúti költségeket (főleg a pályaépítés és -karbantartás, a biztosítóberendezési, a távközlési és a forgalmi tevékenység költségeit), a közúti közösségi (autóbuszos közlekedés) estében viszont a hasonlóakat messze kihagyják (autópálya építés és karbantartás, közutak karbantartása, különböző forgalomszabályzó tevékenységek, mint közlekedési lámpák, táblák és rendőrség). Ha a vasúti jegyár képzésébe, illetve annak fajlagos elemzésébe (elvileg mennyibe kerül 1 km-es utazás) csak tényleg a személyszállító járművek üzemeltetését (jármű és személyzet) számítanák bele, akkor és csak akkor lehetne versenyhelyzetről beszélni. Viszont fordítva is elemezhető a dolog, azaz az autóbusz költségeire ráosztanak a méregdrága infrastruktúra költségeit, akkor a repülőjegy árakat is elérné egy buszjegy ára.



A Kecskeméti mozdonyműhely (fűtőház).

Továbbá szintén erkölcsstelen dolog a kisebb és nagyobb mellékvonalakra és divatosan szólva a szárnyvonalakra arányosan (kilométerre, utasszámra, utaskilométerre, stb.) ráosztani a néhány átépített és korszerűsített fővonal

bekerülési összegét. Részben azért, mert a mellékvonalak szinte semmilyen karbantartást nem kapnak, másrészt mert a néhány átépített fővonal elsősorban tranzittevékenységet fog ellátni.



A Kecskeméti mozdonyműhelycsarnoka belülről.

A „szárnyvonalak” a fővonalak részére történő ráhordó tevékenysége annyira fontos, mint egy élő szervezet érrendszerében a legkisebb erek és hajszálerek. Természetesen csak megfelelő menetrend esetén működik hatékonyan, amely menetrendet az elmúlt években tudatosan elrontottak, mintegy előkészítve a vonalbezárásokat. Szinte büntetendő tevékenység mindenütt, de főleg megyeszékhelyen mínusz 4-5 perces csatlakozásokat biztosítani, azaz a fővonali, ütemes rendszerben közlekedő vonatok érkezése előtt 4-5 perccel korábban indítani a mellékvonali vonatokat, vagy fordítva.

A korábban már megtörtént és a most tervezett vonalbezárások a fővonalak utasszámára is kihatással vannak, amely mind a napi, mind az időszakos (hétvégi utazások, iskolai kirándulások, turizmus) utazási igényeknél meg fog látszani. Az utas, aki –jobb híján- autóbusszal kénytelen beutazni a városba, nem



fog a vasútállomásra csomagostul átgyalogolni (jellemzően és tudatosan nem is egymás mellett vannak), hanem marad az utazás teljes hosszára a távolsági autóbusról. Bár sajnos legtöbbször kénytelenek lesznek a mindenki számára legdrágább megoldást választani, azaz a személygépkocsit. Vagy netalán ez is a cél?



A Kecskeméten 200 millió forintért kialakított, korszerű mozdony-üzemanyag-töltő bázis.

Hosszan lehetne sorolni a közúti és vasúti közösségi közlekedés közötti különbségeket, de csak kiemelve az energiahatékonyságot, a biztonságot, a környezetre gyakorolt hatást, a pontosságot, a komfortosságot, a kényelmet, a rugalmasságot, az országok közötti átjárhatóságot látható, illetve mind szakembereknek, mind a lakosságnak ismert, hogy ezt csak egy jól működő vasút tudja biztosítani. Európa szerte bizonyított a személyszállításban (is) a vasúti közlekedés előnye, legjobban azzal, hogy folyamatosan fejlesztik és használják.

Természetesen lényeges dolog egy majdani jól működő rendszer kialakításánál a tervszerűség, a ráfordítások folyamatos ellenőrzése és számonkérése, a működtetés maximálisan magas szinten tartása és megkövetelése. Az igények

felméréséhez, a rendszer megtervezéséhez és kiépítéséhez szakemberekre, pénzre és időre van szükség (legyen ez akár csak egy jó menetrend is), de az eredmény csak évekkel később látszik. Jelenleg (és az elmúlt években is) elmondható a MÁV-ról és tulajdonosáról, hogy nagyon kapkodó és türelmetlen. Egy decemberi menetrendváltástól még a lehető legjobb menetrendű vonatok és csatlakozások ellenére sem lehet elvárni, hogy már januártól vagy tavasztól ugrásszerűen ki lesznek használva a szerelvények. Ugyanis –és ez sem újdonság- a tanítási év közepén vagyunk és a családok a gyermeküknek ekkor nem váltanak iskolát, de a sok éve tapasztalt kiszámíthatatlan menetrend miatt sem munkahelyet, sem lakóhelyet nem mernek változtatni. Tehát még a legjobban tervezett rendszer nagyarányú igénybevételéhez is évekre van szükség. Magyarországon igen kevés példa tudja ezt bizonyítani (Budapest-Esztergom, Budapest-Cegléd). Ennek ellentéte viszont tökéletesen kimutatható, azaz, ha bezárunk egy vonalat, akkor másnapról már nincs egyetlen utas sem, tehát az intézkedés sikeres volt!

### Konkrétan

A 142-es vonal bezárássra javasolt szakasza Lajosmizse és Kecskemét között a táblázatok ellenére **nem 31,9 km, hanem csak 24,4 km** (téves információ szolgáltatás), amely egy igen elavult állapotról kb. három évvel ezelőtt lett 60 km/h sebességre átépítve. (Alkalmas akár 80 km/h sebességre is, csak a fénysorompók behatási pontjait rövidlátóan 60km/h sebességnek megfelelően helyezték el.) A határozottan előnytelen és ritka menetrendet jelenleg egy szóló Bz motorkocsi szolgálja ki, amely Kecskeméten a fővonal (Szeged-Budapest) ütemes menetrendhez nem, vagy csak elvétve csatlakozik.



A Kecskemét mozdonyműhely. Itt komoly szakmai tudással rendelkező szakemberek vannak.

A 142-es vonal Lajosmizse-Kecskemét közötti szakasza egyébként közel sem nevezhető „szárnyvonalnak” (bár a 152-es, Fülöpszállás-Kecskemét közötti vonal sem volt az !), mivel Budapest és Kecskemét között közvetlen összeköttetést biztosít. A Kecskemét Cegléd Budapest közötti rész tehermentesítésére és szükség esetén kikerülésére kiválóan alkalmas a vonal főleg, ha a Kőbánya-Kispest és Dabas közötti pályát is legalább 60 km/h sebességre átépítik. A vonalon lévő katonai objektumok miatt a teherszállítást egyébként is kötelező fenntartani, de egy napi személyforgalmat nem üzemeltető vasútvonalon a tehervonati közlekedés szinte ellehetetlenül (pl. a sebesség levétele 20 km/h-ra, a sorompók kézi kezelése miatt).

A vonalszakasz bezárásával viszont tényleg „szárnyvonallá” lépteti vissza a megmaradó Budapest Lajosmizse viszonylatot, amely további lehetőség a csonkításra.

Jelenleg (de 3 évtizede!) a Lajosmizse-Budapest-Nyugati elővárosi vasútvonal kiszolgálása mind gépészeti, mind személyzeti téren (mozdonyvezető és vonatkísérő személyzet) Kecskemétről van kiszolgálva. Ennek elősegítésére lett az említett vonalszakasz is átépítve, vagy a még próbaüzem alatt működő, 1,8



Milliárd forint értékű (bekerülési összeg) üzemanyagkút megépítését is a vonal kiszolgálása indokolta. Az elővárosi vonal kiszolgálása egészen praktikusán a vonal külső vége felől (Kecskemétről) történik, azaz az éjszakai üzemszünet közben lehet a mozdonyokat javítani, üzemanyaggal feltölteni, és 25 éven keresztül a kocsijavítás és tisztítás is Lajosmizsén történt. Ezen személykocsi karbantartást (és tisztítást) már évekkal ezelőtt racionalizálás címén Budapest Nyugati pályaudvarra áthelyezték, ahol nappali időszakban az egyébként is túlterhelt forgalom mellett kell a kocsicseréket elvégezni. A legújabb verzió szerint még az M41 sorozatú mozdonyok (az ingavonati szolgáltatot végzik) napi karbantartását és üzemanyag vételezését is Budapestre (Ferencváros és/vagy Rákos gépészeti telephely) tervezik áthelyezni, valamint a magasabb rendű vizsgálatokat pedig a Hatvani gépészeti telephelyen tervezik elvégezni. Ez azt jelenti, hogy szintén a nappali forgalomban kell a mozdonyokat az ingavonatokról leakasztani és gépmenetheként oda-vissza közlekedtetni a körvasúton, amely időben van annyi, mint Lajosmizse Kecskemét közötti gépmenet. Tehát a tervezett racionalizálás maximálisan irracionális!

Másrészt kérdéses, hogy a nevezett telephely (Fc) részéről teljesen ismeretlen mozdonytípus vizsgálatát és hibaelhárítását szabad-e egy jól begyakorolt, több évtizedes tapasztalattal rendelkező telephelyről áthelyezni, kockáztatva az üzembiztonság biztos zuhanását.

A MÁV részéről a gépészeti tevékenység kecskeméti megszüntetését pillanatnyilag az is kérdésessé teszi, hogy az épülő és a jelentős vasúti szállítást tervező Mercedes gyár igényeit fel sem mérjük, pedig az „iparvágány” kiszolgálásában (mozdony igény) és akár a tehervagonok javításában is igény várható.

A mellékvonali közlekedésben is vannak utasszám növekedést eredményező lehetőségek.

Drága és hosszútávon megtérülő a pályasebesség emelése és ebből következően a menetidők jelentős csökkentése (átépítés, esetleg villamosítás). Európában jellemzően ezt alkalmazzák!

Olcsó és gyorsan megoldható viszont a meglévő menetrendek megvizsgálása a meglévő megállóhelyek forgalmának felmérésével. Megállóhelyek megszüntetése vagy áthelyezése, esetleg újak létrehozása. Alacsonyabb sebességű vonalakon kézenfekvő megoldás az ún. feltételes megálló rendszer, amely jelentős menetidő csökkentést eredményez a két végállomás között, amely mind az utazóközönség, mind a vasút részére fontos (az eredmények részletezése nélkül). A leszálló utasok részére a járműveken könnyen kivitelezhető egy jelzőrendszer, a felszálló utasok részére való megállást az autóbusz közlekedéshez hasonlóan a mozdonyvezető figyelmére lehet bízni.

Üzemanyag csökkentés, fékberendezések kímélése, a személykocsik rövidebb idejű használata (fűtés-hűtés, világítás energiaigénye), rövidebb munkaidő mind a TRAKCIÓ, mind a START részéről.

Ezzel a rendszerrel például a keskenyomközű vonalaknak új vagy utolsó lehetőséget lehetne adni. Mind a kecskeméti, mind a nyíregyházi vonalakon akár 30 perc menetidő csökkentést is el lehetne érni, ami rugalmasabb lehetőség pl. a csatlakozások kialakítására is.