

**Napról-napra egyre aggasztóbb hírek szivárognak ki a kormány és a MÁV házatájáról. Mielőtt azonban a következő privatizációs botrányt tárgyalnánk, olvassuk el Dr. Bartal Sándor tanulmányát arról, hogy mi lehet a megoldás. Maga a tanulmány igen hosszú ezért két részletben közöljük.**

Hogyan lehet és hogyan nem szabad a magyar vasút költségeit csökkenteni ?

Sajtóhírek szerint a kormányzat a jelenlegi megszorító program részeként 40 milliárd Ft „támogatást” (valójában az állam által megrendelt személyszállítás költségtérítését) kíván megvonni a közösségi közlekedéstől, ezen belül elsősorban a vasúttól, csökkentve ezáltal a párhuzamos vasúti és autóbusz közlekedést. Bajnai Gordon miniszterelnök május 22-i kormányrendelete döntött arról, hogy 2009-ben a MÁV-START 165,2 milliárd forint költségtérítést kap „szerződés alapján végzett személyszállítási közszolgáltatásaihoz”. (Forrás: Magyar Közlekedés 2009. június 10-i száma). Jól látható tehát az elvonás nagyságrendje. „2008-ban a MÁV-START az alaptevékenységére 221,4 milliárdot költött, vagyis a költségvetés adta a bevételeinek 70 %-át.” (Forrás: azonos). Ugyanez a folyóirat azonos száma tudósít a pályahasználati díj tervezett növeléséről „Akár 70%-al is nőhet a pályahasználati díj” című cikkében. „Nő a MÁV-START fizetési kötelezettsége is, egy számítás szerint akár 12 milliárddal, ami további állami támogatási igény szükségességét veti fel” írja a cikk 8-10 nappal a kormányzati megszorító intézkedés bejelentése előtt! Így a MÁV-START akár 52 milliárdos csökkentésre is számíthat. A MÁV személyszállító leányvállalata ezzel szemben az elmúlt 2-3 év során vezette be, - egyelőre nem teljes értékűen és nem a teljes hálózaton,- az úgynevezett ütemes menetrendet, azaz a rendszeresen, minden óra azonos percében induló vonatok rendszerét, egyben jelentősen növelve a vonatgyakoriságot. Ezzel a lépéssel közelített a magyar vasút a személyszállítási szolgáltatások „kínálati” jellegéhez és követte az e téren kialakult európai gyakorlatot. A magyar vasút közelmúltban elért legnagyobb sikerének megtagadását és semmissé tételét jelentené a kormányzatnak a teljesítmények visszafogására vonatkozó tervezett intézkedése, amely a deklarált cél, a költségek csökkentése szempontjából kontraproduktív.

\*\*\*

Az ütemes menetrend rövid története.

A 60-as években Nyugat-Európában, majd nálunk 10-15 évvel később megindult a rohamos motorizáció. Az egyéni gépkocsi-közlekedés dinamikus hatást gyakorolt a társadalmi mobilizációra. A kötetlen indulási és érkezési idő, amelyet a gépkocsi a házuk udvarában, majd célunknál a kapu előtt parkolva tesz lehetővé, soha nem látott kihívással támadja általában a közösségi, de különösen a vasúti közlekedést. Európa jóléti államaiban az 1960-as évekre az egyéni közlekedés már háttérbe szorította a közlekedés közösségi formáit, elsősorban a vasúti közlekedést. A fenntartható fejlődést célul kitűző gazdaságpolitika a vasút számára (is) kedvezőtlen tendencia megállítására, az ütemes menetrendre épülő komplex közösségi közlekedési struktúrát, az úgynevezett ITF-et valósította meg. Az ITF (Integrierter Taktfahrplan- Integrált Ütemes Menetrend) jóval túlmutat az egyszerű ütemes menetrenden, hiszen a gyakori és könnyen megjegyezhető járatindítás szükséges, de nem elégséges feltétel a közösségi közlekedés versenyképessé tételéhez az egyéni közlekedéssel szemben. Európa nagy részén – az ITF alapelveinek betartásával – egy hálózati rendszerszerkezet alakult ki, ami biztosítja, hogy bármely két pont között kiszámítható, rendszeres és szimmetrikus összeköttetés álljon rendelkezésre, optimális átszállási kapcsolatok révén.

A ma általánosan egyedüli fejlesztési útnak tekintett menetrend-konstrukció kezdeti alkalmazása már a 20. század első harmadában megjelent a német nagyvárosok elővárosi forgalmában, ezek között is legelsőként Berlinben. A berlini olimpia idején, 1936-ban már 285 kilométeres villamosított „S-Bahn” hálózat működött a német főváros környékén (és a város belsejében!). A vonatok már ebben az időben minden vonalon 10-15-20-40 perces időközökben, ütemes menetrendben közlekedtek.

Az SBB (Svájci Szövetségi Vasutak) mintegy 10 éves előkészítés után 1982-ben „Óránként egy vonat” mottóval vezette be teljes hálózatán az ITF-et. Az új menetrendi struktúra 21%-os kínálatnövelést jelentett mindössze 4%-os költségnövekedés mellett, jelentős infrastruktúra beruházások nélkül. A komplex rendszer hatásaként, ma 40%-kal többen veszik igénybe a vasutat, mint az ITF bevezetését megelőzően.

A megkérdőjelezhetetlen eredmények következtében a rendszer Európa szerte elterjedt. Svájcban az ITF sikere olyan elsöprő volt, hogy a megnövekedett utasigények kielégítése érdekében elkerülhetetlenné vált az infrastruktúra fejlesztése. Az ITF automatikusan „megmutatja” azokat az infrastrukturális szűk keresztmetszeteket, amelyek felszámolása a további menetrendi fejlesztéshez (járatsűrűség növelés, menetidő csökkentés stb.) szükséges. Az SBB által indított Bahn 2000 program keretében is így valósulnak meg a menetrendi struktúrához optimalizált, költséghatékony infrastruktúra beruházások, amelyek 2004. december 12-től további 12%-os járatszám növelést tettek lehetővé az SBB vonalain. A holland államvasutak hálózatáról a 80-as évek elején olyan vonalhálózati térképet adtak ki turisztikai célból, amelyen az egyes vonalak három különböző színnel voltak feltüntetve. A színek óránkénti, félóránkénti, illetve annál gyakoribb vonatgyakoriságot jeleztek. Az új igények hazai kielégíthetősége szempontjából szerencsésnek tekinthető momentum, hogy az áruszállítás markáns csökkenése, technológiájának megváltozása a korábbinál több helyet biztosított a vasúti infrastruktúrán a gyakoribb személyszállításhoz. Elsősorban a gyakoriság növelésének, a szolgáltatás versenyképességének igénye miatt fogalmazódott meg az új rendszer, az immár azonos időközönként, minden óra azonos percében/perceiben induló/érkező vonatokat tartalmazó menetrend kialakítása. A gyakoriság, azaz az ütem nagysága természetesen széles határok között változhat az adott vonal igényeihez és lehetőségeihez igazodva. A rendszer továbbfejlesztése a teljes hálózatra, vagy annak egy részére kialakított, vonalanként egymással összehangolt „integrált” ütemes menetrend (az ITF), a csatlakozási pontokon megfelelő átszállási lehetőséget biztosítva. Jól belátható, hogy az új rendszer csak akkor lehet eredményes, ha egymással összefüggő vonalcsoportokon, hálózatrészekeken egyidejűleg történik a menetrend-szerkezet módosítása, a régi menetrendek teljes „eldobása”, új „üres papíron” szerkesztés szükséges. Első közelítésben is megfogalmazható néhány előnye az új rendszernek:

- Az utas számára megbízható, könnyen megjegyezhető, rendszeres szolgáltatás.
- A szerelvények és az utazó személyzet hasznos időalapjának jelentős növelése.
- A szerelvények gyors fordítása jelentősen növeli hasznos futásukat, azonos vonatkilométert kevesebb járművel lehet teljesíteni.
- A rendszeresség fegyelmező hatást fejt ki az infrastruktúra kezelőire és általában minden vasúti szereplőre.
- A gyakorlati tapasztalatok is alátámasztották, hogy az ütemes személyszállítási menetrend az áruszállítást is szabályozza, fegyelmezi, menetrendszerűvé „kényszeríti”. A vizsgált kérdéskör szempontjából meghatározó tény, hogy a magyar vasúti hálózat sűrű, de viszonylag kis kapacitású és lassú közlekedésre alkalmas, ezért a személyszállítás piaci sikereinek gyorsabban mozgósítható elemei:

A menetrenddel kihasználni az infrastruktúra maximumát és az ehhez a feladathoz illesztett új járműtípusokat beszerezni. Az új személyszállítási koncepció tehát új,- ehhez a rendszerhez illesztett, - járművek üzembeállítását igényli.

#### Ennek járműtechnikai jellemzői:

- Kis alapegység (a szokásos méretek: 100-350 ülőhely) a gyakoribb közlekedés okán.
- Műszaki egyszerűség és megbízhatóság.
- Mindkét végen vezetőállás a gyors fordulás biztosítása érdekében.
- Nagy fajlagos teljesítmény, nagy gyorsulás és lassulás
- 2, vagy 3 szerelvény gyors össze- és szétkapcsolásával a változó utazási igények gyorsan követhetők legyenek.
- A 21. század utaskényelmi igényeinek kielégítése ugyancsak alapkövetelmény. A fenti gondolatmenetnek megfelelően („kisebb vonatokkal gyakrabban, gazdaságosabban!”) a MÁV a fővonalakra is jelentős ütemben szerez be új járműveket, nevezetesen a korábbi mozdonyvontatású szerelvények helyett kisebb befogadó képességű motorvonatokat, azaz a járműbeszerzés tudatosan készül az ütemes menetrendre!

A mellékvonalakon,- összhangban az eleve kisebb utas mennyiséggel,- már a 20. század első harmadában lezajlott ez a típusváltás. Ma a magyar mellékvonalakon csaknem kizárólag motorvonatok bonyolítják a vasúti személyszállítást, legnagyobb részt a Bz sorozatú motorkocsikkal, valamint a velük gyakorlatilag azonos szerkezeti felépítésű mellékkocsikkal, egytől hat kocsig terjedő rugalmas szerelvény-összeállítási lehetőséggel. Ez a rugalmas utasmennyiség-követő jármű-kialakítás teszi lehetővé az ütemes menetrendi struktúra követését is.

Az ütemes menetrend alkalmazásának a magyar vasúton is jelentős előtörténete van. Az 1991. május végi menetrendváltáskor a BDV sorozatjelzésű villamos motorvonatok üzembeállításával összefüggésben, az elővárosi forgalomban ütemes menetrend lépett életbe, amely a Nyugati pályaudvar –Szob viszonylatban óránkénti, Nyugati-Vác között 30 percenkénti, csúcsidőszakokban 20 percenkénti vonatgyakoriságot biztosított.

#### Az egymást követő évek menetrendi és üzemi adatainak összehasonlítása:

Menetrendi év: 1990/91 1991/92

Futásteljesítmény: 3 848 4 374

(vonatkm/nap)

Dolgozó mozdony 14 5

(V43 sorozat, darab)

Dolgozó személykocsi 108 40

( Bhv sorozat, darab)

Dolgozó motorvonat (db) - 13

Motorvonati kocsi egység (db) - 52

Ülőhelyek száma 8 416 7 592

%-ban 100 90,2

Vontatási teljesítmény 6 306 295 4 363 794

(100 etkm)

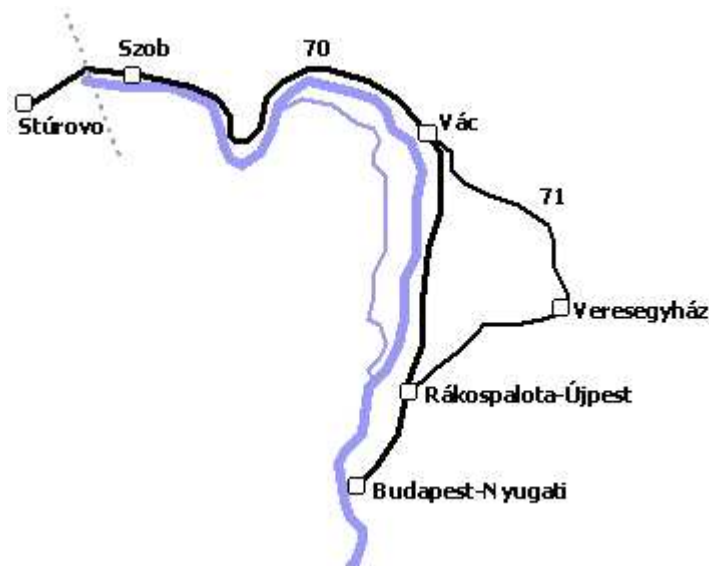
%-ban 100 69,9

Vonatmennyiség (db) 59 84

%-ban 100 142,4

A vontatási energia felhasználás költsége akkori árakon (3,31 Ft/kWh) 29,19 millió forinttal csökkent a vonalon, 42,4 %-os vonat darabszám növelése mellett. A teljes vonattovábbítási költség megtakarítás (1992 évi árszinten) az első évben 38 millió Ft volt a Budapest –Vác – Szob vonal elővárosi vonatainál.

Az 1990. és az 1991. évi novemberi utasszámlálás adatai alapján megállapítható volt, hogy a vizsgált vonal néhány állomásán az elővárosi vonatokon az utasszám munkanapokon 3,7-41,3%-al, szombaton és vasárnap pedig 4,8- 41,5 %-al emelkedett. Sajnos ez a rendszer néhány év alatt a belső és külső ellenállás hatására „fellazult”. Az ütemes menetrend bevezetésének kísérleti területe 2003-ban ismét a Budapest-Vác, majd az ahhoz szorosan csatlakozó Rákospalota- Újpest- Vereasegyház-Vác vonal volt. Az országos ITF bevezetésének első lépéseként, kísérleti jelleggel a Budapest–Vác–Szob (70-es sz.) elővárosi vasútvonal került kijelölésre. Az ITF alapelveinek betartása (Vác, mint közlekedési csomópont), a járműpark sajátosságai (részben közös járműállomány, nevezetesen a BDV motorvonatok) és a közös pályaszakaszon a menetrendek összehangolási igénye szükségessé tették a Budapest–Vereasegyház–Vác (71-es sz.) elővárosi vonal bevonását is a pilot programba. Az új közlekedési rend bevezetésének fő célja a piaci térvesztés megállítása, valamint az országos struktúra bevezetéséhez szükséges tapasztalatok megszerzése volt. A két vonal elhelyezkedését a következő ábra mutatja.



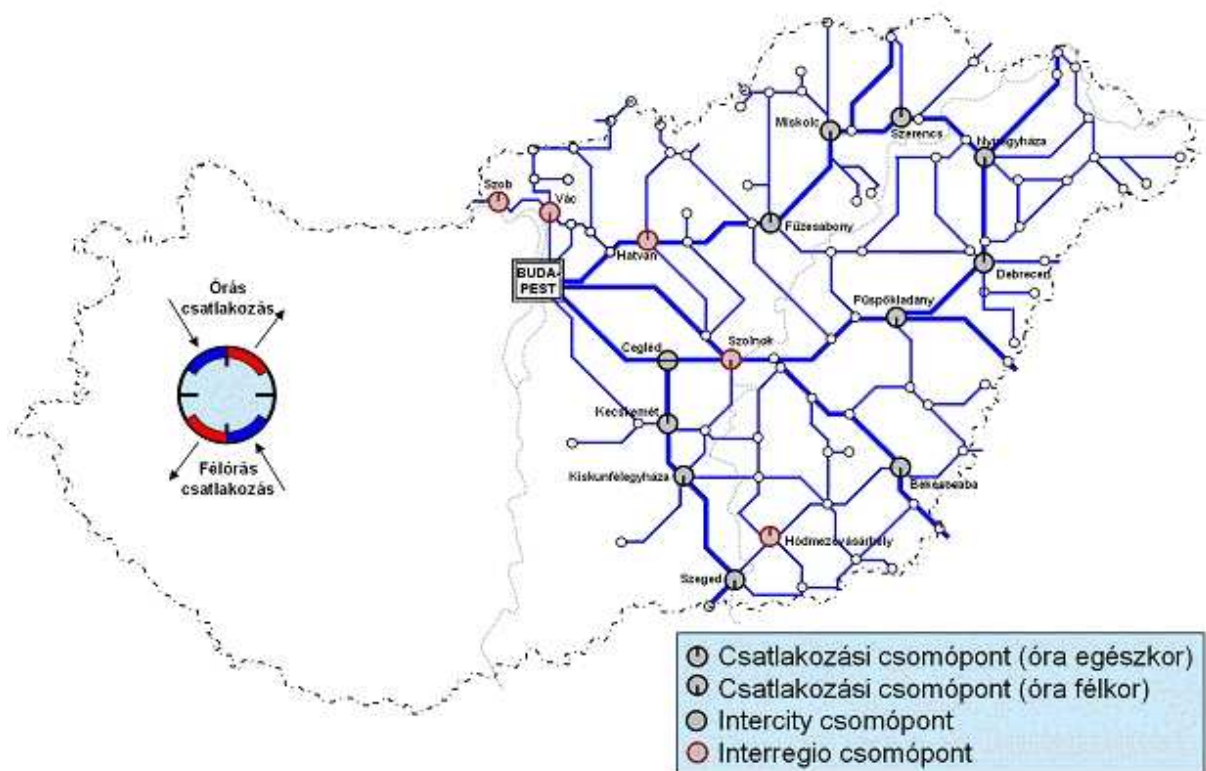
70-es és a 71-es sz. elővárosi vonalak

A kiválasztott 2 vonalon minimális a „vegyes” forgalom zavaró hatása, néhány nemzetközi gyorsvonat és tehervonat terheli a gyakorlatilag elővárosi feladatokat ellátó 2 vonalat. Az egyéni gépkocsi közlekedés utasai mellett a vasúttal párhuzamos autóbusz-közlekedés használói is potenciális vasúti utasok, tehát jelentős utasmennyiség-növelésre van lehetőség a szolgáltatás sikeres javítása útján. A rendkívül sikeres kísérleti időszak célkitűzéseinek, valamint a realizált eredményeknek részletes elemzése a 2. számú mellékletben tanulmányozható. Egy év alatt 14%-al több utas vette igénybe a két vonalat, miközben a MÁV eredménye 250 millió forinttal javult.

#### Jelenlegi ütemes menetrendi kínálatunk.

A 70-71-es vonalcsoporthoz a pilot-projektrel nyert tapasztalatok alapján megkezdődött a hálózati ütemes menetrend kialakítása, amely elsőként a kelet-magyarországi vasúthálózaton került kialakításra a 2007. év végén bevezetett menetrendben. Az új menetrendben több vonat,

egységes rendszerben, 30-60-120 perces alapütemben, komplex átszállási rendszereket kiszolgálva közlekedik. Létrejött egy hálózati szintű alapütem, amely minden nap él, ezen felül az elővárosi forgalomban munkanapokon betétjáratok és egyéb, a reggeli és a délutáni csúcsidőszak kezelésére alkalmas járatok közlekednek. Távolsági forgalomban pedig a pénteki és a vasárnapi csúcs zökkenőmentes lebonyolítására további vonatok állnak rendelkezésre. A következő ábra a kelet-magyarországi vonalhálózatot tartalmazza a csatlakozási pontokkal. Az első szakaszban az ütemes menetrend a Dunántúlon csak a hegyeshalmi és az esztergomi vonalakat érintette. A kelet-magyarországi tapasztalatok alapján a 2008. decemberétől a Dunántúlon is, részlegesen, bevezetésre került az ütemes, integrált menetrendi rendszer, így az egységes európai közlekedési struktúrába illeszkedő országos hálózati rendszer hazánkban is kialakult, sajnos egyelőre csak korlátozott mértékben. 2008 decemberében ugyanis a közlekedési kormányzat vonatdarabszám- korlát meghatározásával fékezte a rendszer teljessé tételét, téves információkra alapozott primitív áltakarékossági megfontolásokból.



Az eddigi elemzések alapján levonható az a következtetés, hogy a korábbinál jelentősen gyakoribb (kisebb vonategységekkel!) és logikusan ütemes menetrendi struktúra a vasúti személyszállítási szolgáltatás javításának legfőbb eszköze.

A vasúti technológiára gyakorolt pozitív hatást és a költségmegtakarítás elemeit az alábbiakban foglaljuk össze:

1. Növekszik a járművek napi futása, ami jelentős megtakarítással jár a jármű beszerzési, karbantartási, üzemfenntartási fajlagos költségekben.
  2. Ütemes menetrendben megvalósuló azonos ülőhely-kínálat kisebb költséggel realizálható, mint ütemtelen konstrukcióban.
  3. Amennyiben az ütemes menetrend bevezetése az ülőhely-kínálat bővítésével jár, ez érdemleges költség-növekedést nem okoz.
- A vasúti önköltségnek csak 10-15%-a a vonatok közlekedtetésével kapcsolatos közvetlen költség. A korszerű, energia- visszatáplálással működő villamos motorvonatoknál a kisebbik érték mérvadó.

- Számos gyakorlati esetben a vontatási és a forgalmi utazó személyzet a konfúzus fordulók tervek szerint is folyamatosan jelen van, tehát fizetjük, csak a hatékonysága rosszabb.
  - Egy inverz példa: A MÁV történetében számos alkalommal volt vonat-darabszám csökkentés. Ezek nulla üzemköltség-megtakarítást és jármű-megtakarítást eredményeztek, viszont az utazóközönség elpártolását okozták, ezzel jelentős bevétel-kiesés keletkezett.
4. A forgalmi végrehajtó szolgálat munkája még több vonat esetén is lényegesen egyszerűbbé válik, - viszont a menetrend-tervezés sokkal összetettebb folyamat lesz.
  5. Az ütemes menetrendi szerkezet lehetővé teszi, hogy a vonattalálkozások kevesebb állomásra koncentrálhatók, így fölöslegessé váló forgalomszabályozási pontok szüntethetők meg.
  6. A fejlesztési-beruházási források hatékonyabban használhatók fel.
  7. Az új beszerzésű forgalmi eszközök, műszaki sajátosságaik folytán kifejezetten alkalmasak az ütemes menetrendhez, sőt, optimális kihasználásuk csak az ütemes menetrend feltételei mellett lehetséges.

Az ütemes menetrend tehát ma már elhagyhatatlan eszköz az utasok megtartására, a vasúti személyszállítás kiemelkedő sikerű innovációja. Több utas, nagyobb bevétel, így a vasút költségvetési támogatása csökkenhet. Az új rendszer bevezetése a MÁV cégcsoport legnagyobb sikere az elmúlt évtizedben! A döntést megelőző kísérlet a 70-71 vonalcsoporton sikeresnek bizonyult, a vasúti közlekedést igénybevevők száma több mint 14%-kal nőtt, emellett a vállalati eredmény jelentős mértékben, éves szinten 250 millió forinttal javult. Fontos eredmény, hogy az elővárosi közlekedésben a vasút növelni tudta piaci részesedését. Az új menetrend társadalmi hasznossága kiemelten abban jelentkezik, hogy a jelentős (több ezer embert érintő) szolgáltatási színvonal-emelés mellett a vállalati szintű hatékonyságjavulás az állami források hatékonyabb felhasználását is lehetővé teszi. Jelentős eredmény, hogy a személygépkocsi helyett vonattal utazók számával mérséklődött a közutak terheltsége, csökkentek a társadalmi externális költségek is. Kiemelten fontos továbbá, hogy a versenyképesség javítása a rendelkezésre álló erőforrások, nevezetesen az ehhez a feladathoz tudatosan illesztett járműpark hatékonyabb felhasználásával, a kapacitásokat jobban az utasigényekhez allokáló, korszerű menetrendi struktúrával valósult meg. Az eddigiek egyértelműen alátámasztják, hogy a kormányzat vonat darabszám-csökkentő elképzelései szakmailag megalapozatlanok, várhatóan semmiféle költségmegtakarítást nem eredményeznek, ugyanakkor megállítanak egy európai gyakorlatnak megfelelő, a vasúti személyszállítás sikerességét megalapozó pozitív folyamatot. Ismételten hangsúlyozni kell, hogy a vasúti infrastruktúra, az azt működtető személyzet, a járművek akkor is jelen vannak, ha 10-15 %-al kevesebb vonat közlekedik az adott hálózatrészen. Minimális csökkentést lehet csak elérni a mozdony- és a személyszállítást biztosító utazó személyzet létszámában is. Mindezen állandó költségekhez képest csak a vonattovábbítási energia felhasználás arányos a tényleges vonatszámmal, gyakorlatilag ez teszi ki a 10-15% változó költséget.

Értelmetlen dolog a kialakított ütemes menetrendet vonat-darabszám csökkentéssel teljesen tönkre tenni.

**Az egyszer „elküldött” utast csak hosszú évek munkájával lehet esetleg visszaszerezni!**

-folytatjuk-

Cságyoly Péterfia Béla  
*Polgár Info*

## **Hív a vasút...vár a MÁV, csak az a kérdés, hogy meddig?!**

**Dátum:** 2009. August 29. Saturday, 00:05

**Rovat:** Publicisztika

**Napról-napra egyre aggasztóbb hírek szivárognak ki a kormány és a MÁV házatájáról. Mielőtt azonban a következő privatizációs botrányt tárgyalnánk, olvassuk el Dr. Bartal Sándor tanulmányát arról, hogy mi lehet a megoldás. Most a tanulmány második részét közöljük:**

Hogyan lehet tehát a vasúti közösségi közlekedés költségeit más úton mérsékelni?

1. Tarifaemeléssel, kedvezmények csökkentésével.
2. A belső technológiai folyamatok korszerűsítésével, fegyelmezettebb, racionálisabb munkavégzéssel, a belső tartalékok kihasználásával!
3. A pályavasút takarékos és minőségorientált munkájának kikényszerítésével. A magyar költségvetésből támogatott személy-szállítást sújtó, és a nemzetközi tulajdonban levő árufuvarozást preferáló, pályahasználati díj felülvizsgálatával.
4. A mellékvonalakon, és néhány kapcsolódó fővonalon a MÁV-tól független regionális vasúti részvénytársaság szervezésével. Néhány piacképtelen mellékvonalon a forgalom megszüntetésével (ez egyébként minimális megtakarítást eredményezhet).
5. A hálózat és az egyéb vasúti területek feleslegessé vált részeinek hasznosításával (eladás/bérbeadás).

### 1. A kedvezmények szűkítése, tarifális kérdések.

- Reális mértékben csökkenteni kell a vasúti utazási kedvezmények mennyiségét és mértékét. Méltányos csökkentést a társadalom hajlandó lenne elfogadni.
- A magyar vasúti tarifa, különösképpen pedig az indokolatlan mértékű markáns kedvezmények, az ingyenes utazások 27 %-kos becsült aránya, eleve gátolja a rentábilis működtetést. A magyar vasút ismeretlen nagyságú embertömeget szállít nap mint nap,

mindenféle ellenszolgáltatás nélkül. Ebben azonos minden közösségi közlekedési vállalat helyzete. Ez a helyzet mégsem természeti törvényből fakad; józan belátással rendezhető. A politikai népszerűség végett bevezetett ingyenes utazási lehetőségeket méltányos kedvezményrel kell felváltani, nem pedig a nagy garral megadott ingyenes utazás lehetőségét a járatok ritkításával, a vagonok teljes lepusztulásának eltűrésével, és végül a vasút megszüntetésével szép csendben visszavonni. A vasutas társadalom is beláthatja, hogy ha mindenáron ragaszkodik a korlátlan ingyenes utazás vívmányához, nem lesz vasút, amelyen szabadjeggyel utazhat. Azt is joggal bírálja a közvélemény, hogy Európában példátlan módon, a vasutas és családtagi szabadjegyek 95 százaléka első osztályra szól. Tiszta helyzet állna elő, ha a jelenlegi ingyenes utasok továbbra is markáns kedvezményt élveznének, de elszámolható módon, jeggyel utaznának. Jelenleg a közösségi közlekedési vállalatok az állam szociálpolitikájának elszenvetői, mert nem kapják meg szolgáltatásaik ellenértékét. Ez a halmozódó veszteségek egyik oka. A modern állomási és fedélzeti jegykiadó készülékek világában nem állja meg a helyét az a szokásos ellenvetés sem, hogy, ha majdnem mindenkinek jegyet kellene váltania, a pénztáraknál még hosszabb sorok keletkeznének, továbbá a kedvezményes jegyek előállítás, készletezés és kiszolgáltatása pedig számottevő többlet költséget okozna.

A lényeg az, hogy pontosan tudható legyen, hol, mikor, mennyien utaznak.

- Be kell szedni a menetdíjat. Szigorítani kell az ellenőrzést, de nem értelmetlen kampányokkal.

## 2. Technológiai folyamatok korszerűsítése (gondolatok a teljesség igénye nélkül).

- Az új motorvonatokkal kiváltott személykocsik és mozdonyok azonnali leállítás, javításból kivonása (esetleg eladása).
- A járművek „rendelkezésre állás” jellegű szerződés alapján történő karbantartása, legalább 95%-os üzemkészséggel. A többi jármű kivonása a forgalomból és a fenntartásból.
- Az előző járműveket karbantartó telepek leállítása, a többi további racionalizálása (pl. győri, székesfehérvári, rövidesen a hatvani kocsijavítás).
- A mozdony- és szerelvényfordulók optimalizálása, a szükséges járművek darabszámának minimalizálása.
- Az előbbi témához a fordulási időnormák racionalizálása/korszerűsítése (szakszervezeti egyeztetés!).
- A mozdony-és szerelvényfordulóba a karbantartási, és tisztítási „időablakok” pontos beépítése és a fordulótervek következetes betartása.
- A személyszállítás szüneteltetése miatt feleslegessé váló járművek kivonása a karbantartási rendszerből, a karbantartó telepek további racionalizálása.
- Középtávon a vonalvillamosítás folytatása, annak jelentős költségcsökkentő hatása miatt.
- Középtávon a járműpark minél nagyobb mértékű egységesítése (új beszerzés, felújítás, remotorizálás esetén egyaránt) a fenntartási és üzemeltetési költségek csökkentése érdekében.
- A szolgáltatási színvonal szempontjából is korszerű új személyszállító járművek (DESIRO, FLIRT, TALENT, „UZSGYI „) minél nagyobb mértékű felhasználására kell törekedni, mert energiafogyasztási és egyéb költségek szempontjából is hatékonyabbak a korábbi járműveknél. A mellékvonalakon felszabaduló Bz motorvonatokat is fel kell használni, - a reális lehetőségek és a szolgáltatási korlátok mértékéig,- a néhány kocsis mozdonyos



szerevények kiváltására. A lehetőségek határáig ezeket, a járműveket a hét végén át kell csoportosítani az idény-feladatok ellátására. Minden lehetséges kilométert „ki kell hajtani” ezekből a járművekből.

- A vontatójárművekbe beépített MFB (mozdony fedélzeti berendezés) által biztosított műholdas nyomkövetésre és helyazonosításra épített menetrendszerűség-ellenőrzési rendszer bevezetése. Az erre épített szigorú felelősségre vonási rendszer kidolgozása és érvényesítése.
- A gazdaságos vonattovábbítási módok tanítása és megkövetelése a mozdonyvezetőktől.
- A teljes utasítás és szabvány-rendszer azonnali korszerűsítése, az új eszközök és berendezések lehetőségeinek kihasználása céljából.
- A személyzet (elsősorban az utazók) munkaidő-normáinak felülvizsgálata, szakszervezeti közreműködéssel (a szükséges és elégséges mértékig).
- A vasút (MÁV-csoport) vezető/irányító létszámának és döntéshozatali mechanizmusának erőteljes racionalizálása (minden leányvállalatnál irányítók sokasága, igazgatóság, felügyelő bizottság növeli a költségeket és lassítja a döntési folyamatokat). A korábbi, egységes vállalati struktúrában a fajlagos vezetői létszám jelentősen alacsonyabb volt, kevesebb gépkocsival és egyéb juttatással.
- A vasúti munka jelentős mértékben nem effektív fizikai, vagy szellemi munka, hanem jelenlét és felügyelet. A vasutak a kezdetektől fogva tudják ezt, és törekszenek a párhuzamosan ellátható munkakörök összevonására. A munkaerő-képzést is ennek megfelelően alakítják. A MÁV szakágak szerint történt szétbontása a munkaerő kihasználása ellen hatott. Például: Egy mellékvonalon a forgalmi szolgálattevő csak a pályavasútnak fizetendő irreális különdíj fejében ad ki menetjegyet, miközben egyéb dolga nincs. A féklakatosok munkája és a fékpróba is összehangolásra, korszerűsítésre szorul. Meg kell teremteni a szakszolgálatok közötti átjárás munkajogi és képzési feltételeit. A vasutas társadalomnak el kell fogadnia, hogy a versenyszférában dolgozik, és a kényelmes munkahely úgyszólván megszűnik, ha a jelenlegi hozzáállás nem változik.

### 3. A pályavasút hatékonyabb gazdálkodása.

- A vasúti közlekedés reálfolyamatai döntően a pályavasút és a MÁV-TRAKCIÓ hatáskörében zajlanak, ezért ezek a szakterületek képesek a költségeket csökkenteni. Mindaddig azonban, amíg a nevezett szakterületek maguk határozzák meg díjszabásukat, és a tulajdonos, valamint a felügyelet ehhez csak asszisztál, takarékos gazdálkodás nem várható.
- Nem lehet tisztességes gazdálkodási viszonyokról beszélni, amikor a MÁV-START a pályahasználati díj fejében kifizeti a teljes pénztári bevételét, a fogyasztói, és a termelői árkiegészítést, amit kap. Az egyéb szolgáltatók (MÁV-TRAKCIÓ, MÁV- Gépészet, a járművek bérleti díja, stb.) igénybevételének és saját személyi és dologi kiadásainak nincs fedezete, illetőleg a MÁV-START- nál évről-évre megjelenik a sokmilliárdos hiány. (Eközben a szolgáltatók jól megvannak. 2008-ban a MÁV Zrt és a leányvállalatok is sikeres évet zártak!). A MÁV-csoport egymás közötti elszámolási rendszerének teljes felülvizsgálata szükséges.
- Meglehet, hogy a szakszolgálatok finanszírozása sem elégséges, de a kevesebb pénz ellenében aránytalanul csekély teljesítmény jelenik meg, különösen a pályagazdálkodásnál.
- A pályahasználati díjnál a minőségi felelősségi rendszer azonnali bevezetése szükséges.
- A pályahasználati díj irreális elemeit (pl. azonos fordulási díj motorvonatoknál és mozdonyos szerevényeknél, stb.) ki kell szűrni.

#### 4. A mellékvonalak helyzetéről.

Tény, hogy a magyarországi települések felét nem érinti vasút. Ezek többnyire kis települések, ahol a lakosságnak kisebb része él. A mellékvonalak drasztikus megszüntetése viszont azzal járna, hogy 20-40000 lakosú városok, tehát nagy tömegek kerülnének a buszközlekedés kizárólagos ellátási körébe. Ebből jelentős beruházási igény keletkezik, amire éppúgy nincs fedezet, mint annyi más indokolt dologra. Vasútvonalak megszüntetése éppen a mai válságos körülmények manapság különösen kontraproduktív intézkedés lenne. Van azonban néhány reménytelen helyzetben levő,- elsősorban katasztrofális infrastruktúrája következtében piacképtelen,- emiatt kihasználatlan mellékvonal, amelyek forgalmának megszüntetése vitaalap lehet. Ilyenek például: Körmend-Zalalövő, Dunaföldvár-Paks, Siófok-Tab, Szentes-Orosháza, Kiszénás- Kondoros, Mezőhegyes- Battonya, Vésztő-Körösnagyharsány (megszüntetés, vagy nagyvárad-bekötés), Mátészalka-Csenger, Ohat-Pusztakócs- Tiszalök, Szilvásvár- Putnok, Abaujszántó- Hidasnémeti, a kecskeméti kisvasút-hálózat. Ugyanakkor célszerű néhány korábban megszüntetett helyen megfontolni az újra indítást (pl. Zalabér-Batyk-Zalaszentgrót, Csorna-Pápa). Akár a megszüntetés, akár az újra indítás minimális költségkihatással jár! Minden esetre a megtartandó hálózatról való határozott döntés egyre sürgetőbb, elsősorban a megmaradó hálózat tudatos rehabilitálása érdekében! Ugyanakkor a közútra áterelt vonalakon a közúti szolgáltató ellátási felelősségét érvényesíteni kell. (A 2006-ban bezárt vonalakon, a kormány ígéretei ellenére ez kirívó módon elmaradt.)

#### 4. 1. A regionális vasúti közlekedés.

Az arra alkalmas mellékvonal-csoportokból önálló „térégi vasutak”, de lehetőleg „térégi közlekedési szövetségek” kialakítása szükséges, többségi állami tulajdonban, az érintett önkormányzatok és helyi vállalatok tőkájének fokozatos bevonásával. Ezek hatékonyabban tudják racionalizálni a vasutat, és a helyi igényekhez illesztik a közösségi közlekedési munkamegosztást. Ilyen, önállóan életképes hálózatrészeket a MÁV-FKI korábban,- részletes vizsgálatok és hely egyeztetések alapján,- összeállított. Az egyes javasolt „térégi vasutakra” kidolgozott személyszállítási menetrendek, járműigény, a tervezett menetrendre alapozott infrastruktúra- felújítási program áll rendelkezésre az említett tanulmányokban. A térégi vasutak gazdálkodásának alapja a teljes önállóság, amely részvénytársasági formában valósulhat meg. Ez természetesen azt jelenti, hogy az állami tulajdonú pálya kezelője is a térégi vasúttársaság. A két kísérleti térégi vasút ( Körösvidéki, és Nógrádvidéki) eredményei is azt mutatták, hogy az irreális pályahasználati díj, amelyet a MÁV infrastruktúra üzemeltető felszámít, ellehetetleníti a térégi vasutakat. Szükség van a MÁV és a térégi vasutak együttműködésére, de elengedhetetlen a térégi vasutat megillető bevételek realizálása, és az, hogy a két fél csak a teljesített konkrét szolgáltatások alapján számoljon el egymással. A térégi vasutak olcsóbb működésének egyik forrása lehet, hogy a 200-400 főt foglalkoztató cégek irányítása jóval áttekinthetőbb, mint a nagy MÁV-é, amelynek bonyolult és drága irányítási rendszerétől a társaságok mentesek, és annak költségét nem kell viselniük. Kiemelten fontos, hogy az önálló térégi vasutak megkapják a szolgáltatásaikat igénybevevő utasoktól az őket megillető árbevételt, az ahhoz kapcsolódó fogyasztói árkiegészítést és a méltányos termelési támogatást. Ez utóbbi költségvetési forrás az, amit minden kötöttpályás közlekedési szolgáltató megkap, pontosabban jár neki. Jó hír a mindenkori pénzügyminiszter számára, ezen a csatornán keresztül a térégi vasutaknak a jövőben csökkenő mértékű támogatásra lesz szükségük. A térégi vasutak helyi forrásból ( régió, megye, kistérség, település) való finanszírozása hazánkban egyelőre nyilván reménytelen dolog, noha számos pozitív példát ismerünk

külföldön. Ez ügyben nem is a „ gazdag német és osztrák tartományok” példája a mérvadó, viszont közelebről meg kellene ismerni az Olaszország déli felében, gazdaságilag elmaradott vidéken működő, az államvasutaktól ( FS ) mintegy 20 éve elkülönített társaságok finanszírozási rendszerét. Hazai körülmények között az önkormányzatoknak fontos szerepe lehet:

- közlekedési szövetségek alapítása és felügyelete,

- menetrendi igények megfogalmazása és összehangolása,

- pótlólagos beruházások, ( utasforgalmi létesítmények, a vasút környezetének rendben tartása, kerékpártárolók, P+R parkolók ) támogatása - terén. A vasúttól várt szolgáltatások esetén bevonható a helyi ipar is a térségi vasút tulajdonosi körébe.

#### 4. 2. A térségi vasutak és a közforgalmú közúti közlekedés együttműködése.

Már az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció is hangsúlyosan tartalmazza azt a munkamegosztási elvet, hogy a gyér forgalmú vasútvonalak forgalmát közútra terelve, az autóbuszoknak fokozott „ráhordó” szerep jut. A kezdeti tessék-lássék együttműködés mára megszűnt. A Volán vállalatok a vasúttal szemben konkurensként viselkedve a jelentkező utasokat nem a célszerű gyűjtő állomásra, hanem minél távolabbra fuvarozzák el. Ezt mutatja az is, hogy a MÁV- Volán csatlakozási rendszer kritikán aluli. Mindennek a közönség látja kárát. A konkurens vállalatok között a közös optimumra törekvő együttműködés nem is remélhető, ezért meg kell valósítani a hatékony, utasbarát együttműködés szervezeti feltételeit. Ennek egyik módja a vasúttársaság által üzemeltetett buszjáratok rendszere, ahogy az például a MÁVAUT idejében volt, vagy manapság az ÖBB- Bahnbus működik. Más lehetőség, a megyék ( vagy régiók ) égisze alatt közlekedési szövetségek létrehozása, vagy helyi érdekű vasúti és közúti közlekedési vállalatok holdingja. A lényeg a gyakori, jó csatlakozásokat biztosító egységes hálózat szolgáltatási kínálatában van.

#### 4. 3. A mellékvonalak személyszállító járművei.

A mellékvonalakon a személyszállítás ritka kivételektől eltekintve dízel motorvonatokkal történik. Tény, hogy egy adott közösségi személyszállítási feladatra a korszerű vasúti járművek kisebb fajlagos költséggel szerezhetők be, mint az autóbuszok. Különösen szembeűnő a motor-vonatok beszerzésének előnyös volta, ha figyelembe vesszük a járművek napi futásának eltérő lehetőségét, ugyanis a térségi vasutak számára kidolgozott ütemes menetrendek szerint a dolgozó motorvonatok naponta legalább 500 kilométert futnak. Helyközi forgalomban az autóbuszok teljesítménye ennek mintegy 60% -a.

#### 4. 4. Technológiai változások a mellékvonalakon.

A helyi érdekű vasutak gazdaságos működésének az az alapja, hogy a viszonylag mérsékelt sebesség és a kisebb forgalom a biztonság megtartása mellett markáns technológiai egyszerűsítéseket tesz lehetővé. A könnyítések révén is jelentős munkaerő takarítható meg, - ezeket átgondolt műszaki és forgalmi utasításokban kell megjeleníteni, de további lehetőségeket az új technikai eszközök kínálnak. Egységes mellékvonali biztosító berendezési szemlélet és műszaki rendszer szükséges, amelynek elemei a:

- Rugós váltók alkalmazása,
- Egyszerűsített biztosító berendezések telepítése,
- Rádiós forgalomirányítás,
- GSM-R rendszer.

Az utóbbi két rendszer egyre elterjedtebb, és olcsóbb lesz. Közhely, hogy manapság minden tinédzsernek van mobil telefonja, és már a személyautókat is műholdas rendszer követi. E korszerű technikai eszközök jellemzője, hogy országos lefedettségű hálózatot képeznek, és a létesítés költségeiben nem releváns, hogy a vasúti mellékvonalakra is kiterjednek-e. A GSM R rendszer vezeték nélküli kommunikációs csatorna, melyet multinacionális cégek fejlesztettek ki az európai vonatbefolyásoló rendszerhez. A GSM R segítségével a vasutak szigorú biztonsági előírásait betartva lehet adatátvitelt megvalósítani, például írásbeli rendelkezést feladni a közlekedő vonatra.

A mellékvonalakon kiterjedt lehetőségek vannak a munkakörök egyesítésére. A MÁV legutóbbi, üzletágakra és divíziókra történt felbontása a kisebb forgalmú vonalakon szembetűnően gátolja ezt a folyamatot.

Éppen ezért is szükséges, hogy a mellékvonali hálózati egységek működjenek önálló társaságként, amelyen belül ésszerűbb munkakör- és munkaerő gazdálkodás folyhat. A forgalom nagyságához igazodó létszám-csökkentés és az „all round” munkakörök létrehozása a jövőben nem kerülhető el, és ezt a munkavállalói oldalnak is el kell fogadnia. Eklatáns példa a kalauz nélküli közlekedés. A következő előrelépés az lehet, hogy a szóló és egyterű iker motorkocsikon a motorvezető ad jegyet, a megálló helyeken felszálló utasoknak.

Összefoglalva megállapítható, hogy a mellékvonalakon nincs olyan költségelem, amely szakszerű üzemvitel mellett kezelhetetlenül nagy lenne, más szóval a mellékvonali hálózat társadalmi hatékonysága sommásan nem kérdőjelezhető meg. Tény viszont, hogy megfelelő szakértelemmel a mellékvonalak rentábilisan üzemeltethetők, ugyanis:

- A fővonali korszerűsítésből kikerülő sín és egyéb felépítményi anyagok azonnali felhasználhatók a mellékvonalak korszerűsítésre. Azonos hosszúságú fő- és mellékvonal felújításának együttes tervezése és kivitelezése szükséges a „lépcsőzetes síngazdálkodás” tényleges realizálása céljából. A pálya az igényelt mérsékelt sebességre olcsóbban feljavítható, mint a megszüntetés törvényben előírt rekultivációs költsége.
- A valóban párhuzamos és egymást helyettesíteni- képes közösségi közlekedési módok esetén a vasutat előnyben kell részesíteni (pl. Esztergom-Almásfüzitő, elővárosi vonalak, stb.). Az infrastruktúra-korszerűsítési programot ennek a célnak kell alárendelni.
- A mellékvonali vasúti járművek beszerzése, és üzemeltetése olcsóbb, mint egy azonos kapacitású autóbusz - parké.
- A forgalomszabályozás élőmunka-igénye lecsökkenthető.
- Jelentős munkakör-összevonásra van lehetőség.
- Nem hagyható számításon kívül a mellékvonalak ráhordó szerepe, amely nélkül a fővonalak kihasználtsága tovább romlik.
- Externális hatások és költségek a kisebb forgalmú területeken is jelentkeznek. A vasúti személyszállítás visszafogása hazánk kedvező széndioxid kibocsátási mutatóját rontja.

##### 5. Kihasztnálatlan, feleslegessé vált területek és épületek hasznosítása.

- A vasúthálózat kihasználatlan területeinek értékesítése, az állomások szűkítésével a hálózat „keresztirányú” csökkentése, vagy legalább a használaton kívüli vágányok kivonása a fenntartási rendszerből (pl: Rákosrendező, Ferencváros, Rákos, Háros, Ercsi, Pusztaszabolcs, Várpalota, Józsefváros, Óbuda, Angyalföld, stb. még legalább 30-40 állomás. Északi Járműjavító, Istvántelek jelentős része, stb).
- Vasútállomások és kihasználatlan vasúti (pl. vidéki igazgatósági) épületek kiadása/hasznosítása- nem eladása! (ahol műemlék jelleg van, annak megőrzésével: pl. Szerencs, Sátoraljaújhely, Kelenföld, Füzesabony, stb.)
- Megszüntetett és csak adminisztratív okok miatt fenntartott hálózatrészek felszámolása és a terület értékesítése (deltavágányok, iparvágányok, vélhetően véglegesen szüneteltetett vonalak, stb.). A használaton kívüli útátjárók biztosítása és a nem használt infrastruktúra őrzése jelentős költséggel terheli a vasutat.
- Az értékesítési folyamatok szigorú ellenőrzése a korrupció kiszűrése érdekében !!!

Végül néhány tisztázandó kérdés a témakörrel kapcsolatban:

1. Mit vár a tulajdonos,- rövidtávon,- a MÁV-START menetrendjétől? Van-e elvárt gyakorisági paraméter?
2. Van-e egyáltalán hosszú távú közszolgáltatási célja a magyar közlekedéspolitikának?
3. Van-e naprakész,- megbízható utasszámlálással alátámasztott,- felmérés a párhuzamos autóbusz-vasútszolgáltatásokról és azok pontos földrajzi elhelyezkedéséről?
4. Van-e célkitűzés/állami akarat az autóbusz- vasút közötti választásra, ha azonosak a párhuzamos szolgáltatás feltételei.
5. A vasútnál a személyszállító vonat-darabszám csökkentésnél az alábbi elemzéssel lehet a költség-változást megbecsülni:

Változások:

- Vonat darabszámban,
  - Vonatkilométerben,
  - Elegytonna kilométerben,
  - Megtakarítás energiában,
  - Megtakarítás pályahasználati díjban,
  - Megtakarítás szerelvény darabszámban és típusban,
  - Többlet technológiai célú üres futás szerelvény típusonként,
  - Megtakarítás a teljes MÁV-START költségben,
  - Utas-megelégedési mutatók elemzése,
  - Bevétel-csökkenés.
6. Ugyanezeket szükséges tudni az autóbusznál is (bár az sokkal egyszerűbb). Ki végez számításokat a döntés előtt?

7. Mikorra várható a hosszú távú (legalább 5 évre szóló) Állam-MÁV közszolgáltatási szerződés az európai gyakorlatnak megfelelően?
8. Van-e valami prioritás a szolgáltatási feladatoknál? (Előváros, IC, mellékvonal, stb.)
9. Kérdezi-e valaki az érintett önkormányzatokat a döntés előtt?
10. Ki írja elő végre a MÁV-START-nak, a GYSEV hazai vonatainak és a Volán társaságoknak, a közösségi személyszállítási szolgáltatás és a költségek optimalizálására épített menetrend-összehangolást?

-folytatjuk-

Cságoty Péterfia Béla  
*Polgár Info*