

VÉLEMÉNY AZ „ALACSONY FORGALMÚ VASÚTVONALAK FELÜLVIZSGÁLATA 2007” C. GKM ANYAGRÓL ¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Amikor 2006 nyarán a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium bejelentette, hogy 28 vasúti mellékvonalon szüneteltetni kívánja a személyszállítást, mindenki számára nyilvánvaló volt, hogy a döntés mögött nincsenek kellőképpen előkészített vizsgálatok és egyeztetések. Ez be is igazolódott, amikor fél éves tárgyalások és térségi megbeszélések, valamint felülvizsgálat eredményeképpen 2006 végén 14 vonalon került sor a személyszállítás átmeneti szüneteltetésére, további 14 vonalon pedig a minisztérium megállapítása szerint sem volt elegendő az idő a felelős döntés meghozásához. (ld. Kormányshóvivői tájékoztató 2006 december 7.). Azóta csaknem egy újabb év telt el, és elvárható, hogy a mostanra a minisztérium, – a korábbiakból is tanulva, – csak jól megalapozott javaslatokkal álljon elő.

ELSŐ BLOKK: KÖZLEKEDÉSI REFORM

Ezzel az elvárással maga a GKM is szembesült, és a mostani bejelentést felvezető ismertető (jelen elemzés tárgya) ennek megfelelően igyekszik is bemutatni a döntéshozatal szélesebb megalapozó hátterét.

¹ Alacsony forgalmú vasútvonalak felülvizsgálata. Prezentáció. Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja http://195.228.157.155/data/cms1436554/vasutvonalak_.pdf
Bemutatta 2007. október 25-én Felsmann Balázs infrastruktúráért felelős szakállamtitkár

„2006 december 2-án levertük a cölöpöket a közösségi közlekedés átalakításához” közli a szakállamtitkári beszámoló a „Közösségi közlekedés középtávú koncepciója – 2006 december” című dián. A rend kedvéért érdemes tisztázni, hogy a GKM honlapján ilyen című előadás, vagy koncepcionális anyag nem érhető el, így az a diasor sem, amit a mostani előadás kicsinyítve érzékeltet. Elérhető viszont a „Közösségi közlekedés középtávú átalakítása (2006-2010)” c. előadás, amelyet a miniszter öt nappal később sajtótájékoztatón mutatott be. Nyilván nem sokat tévedünk, ha ennek tartalmát azonosítjuk a most hivatkozott cölöpökkel.



Ez a 2006-os előadás a társadalmi elvárások rögzítése után azt hangsúlyozta, hogy a helyközi közlekedés reformja csak lépcsőzetesen kivitelezhető; nevezetesen hat hónapon belül első lépcsőben a „szolgáltatás finomhangolása” végezhető el, a jelenlegi infrastruktúra változtatása nélkül; a második ütemnek éves időtávban még mindig a menetrendek összehangolása áll a tengelyében, (kisebb infrastrukturális átalakítások, mint megállóhely áthelyezés, vonal meghosszabbítás elképzelhető); és egy éven túl kerülhet sor strukturális változtatásokra, nagyobb infrastrukturális beavatkozásokra. Ennek az ütemezésnek megfelelően az utasok számára érezhető változások érdekében teendő *intézkedések* felsorolása sorrendben a következő tételekből állt: a vasút és az autóbusz menetrendek összehangolása, ütemes menetrend bevezetése, korszerű járművek beszerzése, infrastruktúra fejlesztés, pályaudvarfejlesztések, és piaci liberalizáció a személyszállításban. Mindezek nyomán az elvárás szerint a szolgáltatási színvonal javul, például az első helyen említett „*helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer kialakulása*” következtében, de itt felsorolva az átszállási, várakozási és eljutási idő csökkenését, a kiszámítható menetrendet, a közúti forgalom leterhességének a csökkenését is.

A jelenlegi, 2007-es prezentáció megismétli a másodikként ismertetett diát, változatlanul felsorolva a szolgáltatási színvonal elvárt javulásának az összetevőit, – ám az intézkedések oszlopa eggyel eltolódik, és legelső helyen megjelenik egy új elem, az: „*optimalizált hálózat*”. Azaz a mostani előadás úgy értelmezi a tennivalókat, hogy először optimalizálni kell a hálózatot, azután ezen az optimalizált hálózaton vezethető be az ütemes menetrend, hangolható össze az alágazatok mentrendje. Ez a

felfogás nincs összhangban a korábban lefektetett hármas ütemezéssel, amely szerint *hálózatra, infrastruktúrára vonatkozó döntéseket nem a forgalmi javítási lehetőségek kiaknázása előtt, hanem azok után szabad csupán meghozni.*

A megismételt dia még idézi az egy évvel előtti célt: „*A helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer kialakítása*”; a következő kocka ezt már kissé átfogalmazva közli („regionális jelenlét nélkül nem lehet érdemi változást, javulást elérni”) ami jóindulattal az előbbi mondattal azonos értelműnek is tekinthető, kevésbé jóindulatúan viszont arra utal, hogy az elhatározott központi elképzelések végrehajtását akadályozza, ha nincs helyi együttműködés hozzá. A hetedik dián már látjuk is, hogy mire büszke a minisztérium: „A megrendelő állam meg tudja mondani, hogy milyen hálózaton, mekkora volument és milyen összetételben akar megrendelni.” Ide jutottunk, a minisztérium értékelésében ezek szerint tavalý azt a hibát követhették el, hogy a központi vonalszüneteltetési döntés előtt *nem elég jól* ismerték központilag a helyi adatokat, *ezen* kellett javítani, hogy most már, több adat ismeretében a központi döntés megalapozottan meghozható legyen.

Ez a logika egy országos nagyvállalat logikáját tükrözi: hogyan kell vállalati szinten eldöntenie, hogy egy adott vonal működtetése *számára* gazdaságos-e. Hogyan kell ahhoz centralizálni az adatbázisokat, hogy ezek a kérdések Budapestről megválaszolhatóak legyenek. („7300 menetrendi módosítás, 819 oldal emlékeztető az egyeztetésekről, 1414 konkrét ügy”). Miközben létrejöttek a Regionális Közlekedésszervező Irodák, az előadásból kiérezhetően ezek célját a minisztérium nem a decentralizálásban és *a helyi közlekedésnek a helyi erővel való helyi megszervezésében* látja, hanem abban, hogy területi csápjai legyenek a központi döntéshozónak az *egyes térségekben élő emberek közlekedési ellátása megfelelő szintjéről* tartozik gondoskodni, nem ez utóbbi szempontok eredményességét értékelő makro-indikátorokra figyel, hanem üzemgazdasági mutatókat próbál alágazati vállalati szinten optimalizálni.

Nagyon helyes, ha egy nagyvállalat, mint a MÁV is, végre vállalatként viselkedik, és tudni akarja, hogy *számára* mi gazdaságos, és mi nem. Az is helyes, ha ezt a minisztérium el is elvárja a vállalataitól. Az viszont már súlyos tévedés, ha a minisztérium, amelyik az ország közlekedési rendszere működéséért felelős, és amelyik *az egyes térségekben élő emberek közlekedési ellátása megfelelő szintjéről* tartozik gondoskodni, nem ez utóbbi szempontok eredményességét értékelő makro-indikátorokra figyel, hanem üzemgazdasági mutatókat próbál alágazati vállalati szinten optimalizálni.

Összefoglalva: a „Közlekedési reform” címet viselő első előadási blokknak nem sikerült meggyőző képet adnia arról, hogy az egy évvel ezelőtt kitűzött célok, – a szolgáltatási színvonal javulása, a helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer kialakulása stb. – egyrészt továbbra is az intézkedések középpontjában lennének, másrészt, hogy ezekből következnenek azok a módszerek, amelyeket alágazati tennivalókként az alacsonyforgalmú vasútvonalak felülvizsgálata során a minisztérium érvényesíteni kíván.

MÁSODIK BLOKK: MÁV HÁLÓZATRACIONALIZÁLÁS 2007

A második blokk statisztikákból indul ki, amelyek a hazai vasúthálózatot nemzetközi összehasonlításban mutatják be. Egységnyi országterületre vetítve a magyar hálózat kevésbé sűrű, mint Belgiumé és Németországé, de valamivel megelőzi a szlovák, a svájci és az osztrák hálózatot. Ha viszont, – jogosan² – egy főre vetítve is megnézzük az adatokat, látható, hogy fentebb csak a nagy népsűrűségű országok előzték meg Magyarországot, és egy lakosra vetítve nálunk a leghosszabb a hálózat. Ennek a hálózatnak a kihasználtsága [15618 utas/ év, km] pedig az összehasonlított országok átlagának [36000 utas/ év, km] a felét sem éri el. Ez az utóbbi a fő probléma, ezen kellene változtatni.

Látszólag két markáns módja lehetne annak, hogy ebben a vizsgált mutatóban jelentős javulást érjünk el. Az egyik, hogy növeljük a vasút igénybevételét az adott hálózaton, a másik, hogy lecsökkentjük a hálózatot. A jelenlegi tervezet alapvetően ezen az utóbbi úton kíván elindulni.

Mielőtt követjük a tervezet intézkedéseit, érdemes átgondolni, hova lehet a hálózatsökkentés segítségével egyáltalán eljutni. Képzeld el, hogy bezárjuk a hazai vasúti hálózat felét. Abban az „ideális” esetben, ha már eleve senki nem használta volna utazásra a hálózatnak ezt a részét, akkor ezzel az intézkedéssel megdupláznánk a fennmaradó vasúti hálózatra vetíthető forgalmat – és még mindig nem érnék el a tíz ország jelenlegi átlagát sem. Ráadásul tudjuk, hogy a hálózat kevésbé kihasznált felét is használják, azaz hálózatbezárásokkal az utasszámot is csökkentenénk, az eredmény még sokkal kedvezőtlenebb lenne.

A GKM tervezete nem a hálózat felén, „csak” 2065 km-en szüntetné meg az utasforgalmat, amit napi 15000 ember vett igénybe: ezzel, ahogy az anyag kiszámolja, elvileg ugyan a fennmaradó vizsgált mellékvonalak kilométerre vetített évi fajlagos utasszáma megközelítené a *jelenlegi* országos átlagot: – azt azonban a tervezet elmulasztja bemutatni, hogy ettől mennyivel nőne meg az országos átlag, azaz mennyivel kerülnének feljebb azon a diagrammon, amin a változtatás elkerülhetetlenségét kívánta az előadás érzékeltetni. Ha ugyanis (társadalmi konfliktusok és ide összpontosuló minisztériumi akciók árán) 15618 utas/ év, km értékről mondjuk 19800 utas/ év, km értékre sikerült feltornászni magunkat, akkor egyrészt még mindig messze vagyunk az (időközben egyébként ugyancsak tovább növő) 36000-es átlagtól is, másrészt fő-

² Ugyanakkor érdemes megjegyezni, hogy az autópályákra vonatkozó hivatalos hazai összehasonlítások ritkán vetítik az adatokat egy főre, és gond nélkül használják nyolc éve azt a tervezetet, amelyik szerint távlatilag el kellene érniük Németország és a Benelux államok egységnyi területre vetített fajlagos hálózatsűrűségét...

leg azt sikerült demonstrálni, hogy ha valóban a bemutatott helyzeten akarunk változtatni, akkor nem jó felé indultunk el.³

Az az érdekes, hogy *az elmúlt évben a magyar vasút elindult a másik úton is*, csak annak a lépésnek a közlekedéspolitika még nem vonta le a következtetéseit.

A menetrend-szerkesztés ugyanis ugyanazt a dilemmát kényszerül megoldani *időben*, amivel a vasúthálózat visszafejlesztői küzdenek *térben*. Egy vonal napi utasforgalma ugyanolyan egyenletlen, mint a hálózat térbeli kihasználtsága. A kevésbé forgalmas időszak ugyanúgy hatékonysági problémaként jeleníthető meg, mint ahogy a kevésbé forgalmas vonalak. Látszólag, és rövid távon ugyanazok a megoldások is kínálkoznak: úgy tűnhet, spórolni lehet azzal, ha a kevésbé kihasznált vonatokat kivesszük a menetrendből, ha a legutolsó járatot elhagyjuk (gyakran a BKV és a főváros is így próbál „spórolni”). Borza Viktor több írásában bemutatja⁴, hogy az ezt az utat választó országok nem tudtak kikerülni a vasút igénybevételét jellemző lefelé vezető spirálból, ezzel szemben éppen a fordított logika segített: *ha az ütemes menetrend segítségével a kevésbé kihasznált időszakban is megbízható és kiszámítható vasúti közlekedést biztosítottak, akkor egy évtized alatt negyven százalékkal is megnövelhető volt a vasutat igénybevevők száma.*

Miután az ütemes menetrend kísérleti bevezetése, majd ennek a kiterjesztése itthon is megindult, a fentiek érvényességét remélhetőleg ma már nem kell hosszasan bizonygatni. Úgy látszik azonban, hogy az ütemes menetrend sikere mögött meghúzódó *filozófiát* még nem sikerült széleskörűen tudatosítani a döntéshozók körében sem, hiszen most, ahelyett, hogy a *vonali* ütemes menetrend *hálózati* összefüggéseit végiggondolnánk és következetesen érvényesítenénk, ennek elébevágvá elkezdjük felszámolni a forgalmat olyan vonalakon is, amelyek esetleg éppen kiteljesíthetnék, térben továbbterjeszthetnék az eredményeket. Itt tehát két dologról is szó van. Egyrészt az időbeli *ütemes menetrend közvetlenül is kiterjeszhető* lehet egyes összekötő vonalakra, ezzel javítva az egész rendszer eredményességét, használhatóságát. Másrészt *maga az a logika*, ami elvezetett az ütemes menetrend előnyeinek a felismeréséhez, és lehetővé tette a korábban lefelé spirálba került vasutak perspektívájának megfordítását, ugyancsak el kell, hogy gondolkodtassa a térbeli hálózatok folytonos visszametszésétől eredményt váró döntéshozókat afelől, vajon nem ők maguk idézik-e elő a mindenkori megmaradó hálózat további errodálódását. (Egy kiinduló lépés

³ Talán nem kellene has-számokat írni ide, ha a minisztérium, az ismertetéskor elhangzott ígéretének megfelelően valóban feltette volna a fórum lapra a részlet- és háttérszámításokat.

⁴ Borza Viktor (2004) A korszerű hazai vasúti személyszállítás menetrendszerkezetét leképző távolsági ütemterkép. *Közlekedéstudományi Szemle* Vol. 54. No. 11. pp. 413-424. és Borza Viktor – István György – Kormányos László – Vincze Béla: (2007) Integrált ütemes menetrend (I. rész) *Közlekedéstudományi Szemle* Vol. 57. No. 11. (megjelenés alatt).

lehetett volna például a 14 vonal bezárása hatásainak áttekintése, kielemezése, összehasonlítása az előzetes ígéretekkel és reményekkel.)

Nem gondoljuk azt, hogy mindenhol, ahol valaha vasút épült, feltétlenül fenn kell tartani a vasúti közlekedést. A fentiekkel arra kívántuk felhívni a figyelmet, hogy – egyébként a GKM 2006 decemberében kinyilvánított ütemezésével összhangban – előbb kellene végiggondolni a megoldandó térségi feladatokat, a ma ehhez rendelkezésre álló szervezési, informatikai, intézményi megoldási lehetőségeket, és csak utána dönten a hálózat egyes részeiről. Tehát a döntési folyamatot bemutató dia harmadik mondatát „Megtartani azt a vasútvonalat érdemes, amelynek jelentős társadalmi hozzáadott értéke van” a lehetőségekre kellene értelmezni, nem pedig a mai helyzetre, azaz inkább így: „amelyiknek jelentős társadalmi hozzáadott értéke lehet”

HIÁNYZIK A TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉS ÁTFOGÓ KONCEPCIÓJA

Mindezek megállapításához a legfőbb további hiányosság a térségi közlekedési megoldások teljes végiggondolatlansága.

A már többször idézett 2006-os megfogalmazást (A helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer kialakítása) a jelenlegi anyag tulajdonképpen nem tekinti meghatározó keretnek és célkitűzésnek. A tervezet *üzemgazdasági mutatókban* gondolkodik, ahol a felhasználók szempontjai érdemben nem jelennek meg. Éppen a *felhasználóközpontúság* fordulatát lenne hivatott elősegíteni a helyi igényekre figyelni képes helyi közlekedési rendszer – a mostani tervezet azonban nem tekinti sem *rendszernek* a helyi közlekedést, sem *hálózatnak*, hanem az üzemgazdasági rostán kihulló, a nagyvállalat számára a nagyhálózatban haszontalan elemeket (vonaldarabokat) próbálná helyi kezelésbe tuszkolni.

Ezzel szemben nyilvánvalóan először meg kellene fogalmazni a helyi igényeknek megfelelő közösségi közlekedési rendszer mibenlétét, azt beleilleszteni a helyi közlekedési rendszer egészébe, a helyi döntéshozatal és intézményrendszer összefüggésébe. A helyi (térségi) közlekedési rendszer mindenképpen egybefüggő áttekintést kíván, tehát az adott térségbe eső helyi utak, mellékutak, mellékvonalak, révátkelek stb. mellett *az oda eső főutak és fővonalak is az áttekintés részét kell képezzék*. A tervezet ezt mellőzve sem területileg, sem alágazatilag *nem gondolkodik integrált térségi közlekedési rendszerben*.

Néhány idézet a GKM tervezet szóhasználatából: „Lehetőség lesz azon *vonalak térségi üzemeltetésére*” (20. dia) „*Térségi vasútvonal*” (21. dia) „*térségi vasúti pályahálózat*” (22. dia) „*A regionális vasút melletti elkötelezettség*” (záró dia). Ha egyáltalán értelmezhető valahogy e kifejezések összessége, akkor az mindenképpen egy külön alágazati szinten vélelmezett, mai szempontból teljesen korszerűtlen, a közlekedési szövetségek gondolatával nem harmonizált halmaz lehet. De még az így

külön felfogott regionális vasút elképzelés komolyságáról is sokat elárul az a tény, hogy az Új Magyarország Fejlesztési Terv Közlekedési Operatív Programjában „A térségi elérhetőség javítása” pontban *egyáltalán nem szerepel a vasúti közlekedés.*

ÖSSZEGEZÉS

Az alacsonyforgalmú vasútvonalak felülvizsgálata 2007 c. tervezet örvendetes módon igényt tart arra, hogy a felülvizsgálatot megalapozza egy átfogó közlekedési reform kitekintéssel. Ezzel az igénnyel maximálisan egyet lehet érteni, ugyanakkor a hivatkozott átfogó reform tervezet nem létezik, a 2006-os vázlatot nem követte részletes kidolgozás, az alapelvek megvitatása; és a korábbi vázlat konzisztens ütemezését a jelenlegi anyag nem is követi. A helyi, integrált és utasközpontú megközelítés helyett alágazati vállalati üzemgazdasági értékelésre alapozódott a mostani vizsgálat, továbbá nem építette be azokat az elveket sem, amelyekre már a MÁV-on belül is támaszkodik az időközben megindult ütemes menetrendi átszervezés. A térségi eljutási lehetőségek integrált értékelését mellőzve a felülvizsgálat nemzetközi statisztikában szereplő kihasználtsági mutatók összehasonlításával kívánja igazolni az intézkedéseit, de elmulasztja annak bemutatását, hogy az intézkedések képesek-e érdemben javítani a változtatni kívánt helyzeten. Végül, a javaslatokban a szétdarabolt, egyedi, kisselektált vasútvonalakat a GKM egy olyan térségi rendszerbe próbálja át-tuszkolni, amelynek mind a definíciójával, mind az elemzésével, mind pedig a koncepciójával (gazdája, feladata, működése, finanszírozása stb.) egyelőre adós.

A fentiek nem kívánják azt állítani, hogy ne lenne indokolt a térségi közlekedési rendszerek átfogó reformja, illetve, hogy ennek során feltétlenül meg kellene őrizni minden, korábban megépített hálózati elemet. Azt viszont állítjuk, hogy egyoldalú üzemgazdasági megfontolások alapján, és alágazati szintű elkülönült elemzésekkel a térségi hálózatra vonatkozó döntéseket nem lehet megalapozni.

2007. november 7.