

A vasút helyzete Európában

- a fejlesztések előzményei, lehetőségek a jövőben

Pais Anna, szociológia szak/III. évfolyam

2004. június 30.

A vasút helyzete Nyugat-Európában a XX. század közepétől

Az 1950-70-es években a fejlett nyugat-európai országok vasúthálózata a kisebb mellékvonalak mentén történt részleges vagy teljes felszámolások miatt mintegy 15-25 %-kal csökkent. A vonalbezárásokra legnagyobb részben Hollandiában, Németországban, Nagy-Britanniában, Olaszországban, Franciaországban és Skandináviában került sor. Mivel annak eldöntése, hogy melyik pályát szüntessék meg, a veszteséghányad mértéke alapján történt, először a gyengébb forgalmú szárnyvonalakat számolták fel, de sor került néhány, a fővonalakat összekötő mellékvonal megszüntetésére is.

Ezek az intézkedések számos olyan problémát eredményeztek a vonalak által érintett térségekben, ami a térségek fejlődésének megtorpanásához, lelassulásához, illetve átmeneti visszaesésekhez vezetett. Ugyanis a legtöbb vonalmegszüntetésre éppen az amúgy is elmaradottabb, fejlesztendő területeken került sor, ahol veszteséges volt a működtetés, ezáltal ördögi körbe taszítva azokat. Hiszen így az érintett területeken tovább romlottak a körülmények, így még kevesebb eséllyel bírtak a visszakapcsolódásra, a mellékágak, szárnyvonalak gazdaságos, jó kihasználtságú működtetésére.

A mellékvonal-beszüntetések azonban nemcsak területfejlesztési szempontból bizonyultak károsnak, de maguknak a vasúttársaságoknak is ártottak. Jelentős bevételkieséshez vezetett a hajszálnak számító mellékvonalak kiiktatása, mert ezek a fővonalak forgalmát is táplálták, 'részállító' tevékenységet végeztek megszüntetésük előtt, így ezután a fővonalak forgalma is visszaesett.

Ennek következtében az összes fejlett országban világossá vált az utóbbi időkre, hogy a nagyarányú vonalmegszüntetések le kell, hogy kerüljenek a napirendről, hogy azokat más módszerek, például a kisforgalmú pályák regionális keretek közötti, vagy egyszerűsített működtetése váltsa fel. (Esetleg, ahol erre igény és mód van, a vasút személy- és teherszállítási funkciói mellé más szolgáltatásokat (ld.: faluról falura járónyugdíjas-klub a vonaton, könyvtárvonat, stb.) lehetséges bekapcsolni, amelyek egyben a vasút társadalmi beágyazottságát, másrészt a működtetés gazdaságosságát erősíthetik adott esetben.) Így több nyugat-európai országban, ahol a regionális fejlesztési programok megfelelő gazdasági erejű polgárságra alapozhatók, az elmúlt 25 évben működnek kis regionális vasúttársaságok, melyeket az államvasutak által leadott kisforgalmú vonalak üzemeltetésére a helyi erők szerveztek és tartanak fenn. Ezek többnyire beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, és kielégítő pénzügyi eredménnyel működnek.

A regionális társaságok az államvasutaktól bérlik a pályákat, s azokon működtetik gépparkjukat, ott végzik a legkisebb ráfordítás mellett, a legésszerűbb módon szervezett szolgáltatásaikat, melyeket – akár néhány mellékvonalra, akár egy fél megyére terjed ki munkájuk – az államvasutak hálózatához, működési rendjéhez, menetrendjéhez igazítanak, ezáltal összekapcsolva a rendszereket.

A másik lehetőség az az ettől teljesen eltérő konstrukció, amikor az államvasút egyes területi vonalrendszereit saját szervezetén belül regionalizálja, illetve regionális profitcentrumokat hoz létre. Ebben az esetben az államvasút olyan decentralizált szervezeti felépítést hoz létre, melyben területi részlegeket létesít. Ezeknek a forgalmát kitelepített, vagy helyi menedzserek bonyolítják. A vasút sikeres üzemelését és a menedzserek munkáját az segíti, hogy rendelkeznek az adott terület ismeretének előnyével. A térség piaci lehetőségeit, a helyi igényeket személyesen, testközelből és jól ismerik. Képesek az utazóközönséggel és más ügyfelekkel közvetlen kapcsolatban maradni, így a kereslet pontos felmérésével megtervezni a kínálatot, létrehozni a legalkalmasabb szolgáltatáskonstrukciókat. Ilyenre példa Franciaországban található, ahol például az SNCF-nek az egyetlen központon kívül még 17 regionális szolgáltatási, vidéki igazgatósága is van. (Öcsi, 2003)

Magyarországi történeti visszatekintés - a mellékvonali probléma

Magyarországon 1880 után folyamatosan zajlott – legtöbbször helyi kezdeményezésre – a HÉV-ek, azaz a helyi érdekű vasutak építése. Ezek megépítésük után többnyire a MÁV kezelésébe kerültek. A trianoni szerződés után a HÉV hálózat jelentős része a határon túlra került; az addigi 13 050 km helyett, mely 157 vonalat foglalt magába, 68 vonal maradt, melynek összhossza 4798km volt. Ez azért okozott különösen nagy problémát, mert kaphattak volna ezek a vonalak új, interregionális funkciót. Országhatárokon tekintet nélkül összekötötte volna a térségeket (ezzel teret hagyva a gazdasági és társadalmi kapcsolatoknak) a vasúti infrastruktúra, de politikai okokból a szomszédos országok felszedték a határokon átmenő vonalakat, ezzel megszüntetve ezeknek még az eredeti, kistérségi funkciójukat is. Ezzel megszületett az úgynevezett „mellékvonali probléma”. (Rixer, 1994)

Itt is beállt az ördögi kör problémája. A helytelen vagy elmaradó karbantartás miatt a kínálat minősége, ezáltal nyilván a kihasználtság egyre alacsonyabb lett. Az 1959 és 1982 közötti többszöri „hálózatracionálás”, azaz körülbelül 2000 km mellékvonal és 380 szolgálati hely felszámolása után is a problémák újratermelődtek. A bevételek és ezzel arányosan a ráfordítások is egyre alacsonyabbak lettek.

1982 után számos gazdaságossági vizsgálatra került sor, melyek mind arra a végeredményre jutottak (amit már a nyugat-európai példánál említettünk), hogy a mellékvonalakon termelő veszteségek ellenére azokat semmiképp nem szabad felszámolni, megtartásuk a vasút egészének működése szempontjából alapvető érdek. Egyrészt rá- és elhordó funkciójuk elhanyagolhatatlan a főerek forgalmának és az egész hálózat átjárhatóságának és működésének szempontjából, másrészt elhanyagolhatatlan a területfejlesztési funkció, mely a kistelepüléseket, kistérségeket kapcsolja be az ország vérkeringésébe. A mellékvonali veszteségeket lehetséges (és az előbb leírtakból adódóan szükséges) pl. technológiai racionalizálással ellensúlyozni.

Rixer Attila írja cikkében (Rixer, 2000), hogy a mellékvonali probléma ördögi köréből való kitörés 1992 után kezdődött meg, amikor a MÁV egy komplex kutatásra és innovációs terv kidolgozására adott megbízást az érintett témakörben, ezt akcióterv és sikeres pilotprojektek követték, melynek eredményeképpen együttműködési megállapodások születtek a helyi önkormányzatok és a MÁV között a regionális vasutak létrehozásával kapcsolatban. Rixer azt mondja a teljes kitöréshez azonban ez nem elég, további intézkedések szükségesek, „melyek a következőkre irányulnak:

- a vasúti kistávolságú személyközlekedés regionalizálására,
- a vasúti személyszállítás közszolgáltatási státusának rendezésére,

- attraktív mellékvonali személyszállítási szolgáltatási kínálat kialakítására, fenntartására és folyamatos javítására”

A már bevált nemzetközi gyakorlat figyelembevétele és az EU-hoz való csatlakozás potenciális lehetőségeket nyújt a fent leírtak megvalósításához. A politikai határok oldhatóbbá válásával a határátkelő helyek az interregionális összekapcsolódás csomópontjaivá válhatnak, s a Trianon után átszabdalt mellékvonalak újra felvehetik kistérségi funkciójukat. Több törekvés is van határmenti vasutak összekapcsolására (ld: Ipoly-völgyi vasút és a szlovák fél) A területfejlesztési törvény is magában hordozza a hátrányos helyzetű határmenti térségek területi különbségeinek mérséklése kapcsán az ezeket infrastrukturálisan kiszolgáló mellékvonalak fejlesztési lehetőségeit.

Az Európai Unió és a vasút

Az Európai Közösség 1973 óta foglalkozik intenzívebben a vasút kérdéseivel; ekkor született ugyanis döntés arról, hogy két évente gazdasági és pénzügyi jelentések készüljenek a Közösség tagállamainak vasútjairól. Az 1983-85 évekről készült összesített jelentés a vasút sokkoló piaci térvesztését mutatta.

Ennek oka legfőképp a rugalmasabb és olcsóbb szállítási módok megjelenése. A közúti közlekedés olcsóbb lett, drasztikus mértékben háttérbe szorítva a vasúti forgalmat, mind a személyszállítást, mind a teherforgalmat. Ez részben abból fakadóan alakulhatott így, hogy az egyes felhasználók által fizetett árakba nem épülnek be a közlekedés externális költségei, így legfőképp a túlszűfolttság, a környezetszennyezés és a balesetek költségei. A közúti közlekedés rengeteg veszélyfaktort hordoz magában (magasabb a balesetek aránya, a levegőszennyezés). (Öcsi, 2003) „A közlekedés fajlagos levegőszennyezése első közelítésben arányos a fajlagos energiafelhasználással. Ebből következően a közúti személyközlekedés legalább 8-szor, a közúti áruszállítás pedig legalább 5-ször nagyobb fajlagos levegőszennyezést okoz, mint a vasúti közlekedés. A valóságos helyzet azonban ennél is kedvezőbb a vasútnál, mivel a vasúti közlekedés energiaforrása villamos vontatásnál általában optimális üzemállapotban működő erőművekbe van telepítve.” (Michelberger). A vasúti közlekedés biztonságosabb mivoltát a kötöttpályás közlekedés és sok más tényező mellett a nagy múltú, hagyományokra támaszkodó képzési és szolgálati rendszer is elősegíti. A vasút legfőbb erősségei a környezetbarát jelleg mellett a kiterjedt hálózat, valamint a nagy tömegek nagy távolságokra való szállításának lehetősége. A 80-as években fennálló helyzet, – azaz a tisztázatlan pénzügyek, az infrastruktúra tulajdonosok monopolhelyzete az üzemeltetőkkel szemben, illetve a tiszta és egységes elvek hiánya a pályadíj megállapítására – mind előidézői a vasút térvesztésének. A tagállamok képviselői úgy gondolták, hogy ennek megállítására közösen kell fellépniük és elő kell segíteni a vasúti és közúti közlekedés költségeinek kiegyenlítését.

Ennek eredményeként 1990-ben átfogó Bizottsági előterjesztés készült a közösségi vasútpolitika továbbfejlesztésére, megállapítva, hogy a vasúti közlekedés fejlődését alapvetően hátráltatja a hagyományos állam-vasút kapcsolat és a vasút merev nemzeti jellege mellett a verseny hiánya a vasúti szállítási piacon, illetve a vasutak nehéz pénzügyi helyzete. A 90-es évek első felében a közös közlekedéspolitika alapján a vasutak hatékonyságának fokozása, a piaci versenybe történő integrálódás érdekében európai irányelvek is születtek. (Az irányelv az elérendő célokat tekintve minden címzett tagállamra kötelező, azonban a forma és eszközök megválasztása a nemzeti hatóságok feladata. Az irányelv előírásait be kell építeni a nemzeti jogrendbe az irányelvnek megfelelő nemzeti jogszabály megalkotásával.) Mint ilyen, az EU sza-

bályozás nem kifejezetten a regionális vasutakkal foglalkozik, hiszen az jórészt a tagállam belügye, a szubszidiaritási elv miatt. A szabályozás azonban több ponton érinti a regionális vasutakat.

Irányelvek:

A Tanács 91/440/EGK irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről

Ez az irányelv az eddigi legfontosabb közösségi intézkedés a vasúti közlekedés versenyképességének javítására, melynek fő célja a vasutak függetlenségének megteremtése az államtól, kereskedelmi irányításának biztosítása, valamint a piaci integráció beindítása a vasúti szolgáltatásokra nézve. Az irányelv alapelvei:

1.) A vasúti vállalatok vezetésének függetlensége

A tagállamok kötelesek megtenni a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a vasútvállalataik az igazgatás, az adminisztráció, az adminisztratív, gazdasági és elszámolási ügyek feletti belső ellenőrzés tekintetében olyan önálló státusszal rendelkezzenek, amelynek értelmében az államtól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és elszámolással gazdálkodnak.

2.) Az infrastruktúra kezelés és a szállítási tevékenység szétválasztása

Az irányelv szerint az infrastruktúra-kezelés és a szállítási tevékenység számviteli szétválasztása kötelező, szervezeti szétválasztása pedig fakultatív. Az említett két tevékenységi terület valamelyikének nyújtott támogatás nem vihető át a másikra. Az infrastruktúra használatáért diszkriminációmentes alapon díj állapítható meg, melyet az igénybevevő vasúti vállalatok és nemzetközi csoportosulások kötelesek megfizetni. A díj megállapítása során figyelembe vehető a megtett út, a vonat összetétele, sebesség, tengelynyomás, az igénybevétel foka vagy időtartama.

3.) A pénzügyi helyzet javítása

A vasutak az 1980-as években lezajlott magas költségű beruházások valamint forgalomcsökkenésből adódó bevételecsökkenés miatt jelentős működési veszteségeket értek el. Az irányelv szerint a tagállamok kötelesek megtenni a szükséges intézkedéseket a vasúti vállalatok eladósodásának csökkentésére, amelyek biztosítják a pénzügyek megfelelő kezelését és a pénzügyi helyzet javítását.

4.) A vasúti infrastruktúra igénybevétele, a pályához való hozzáférés

A szabad áruforgalom és a szolgáltatások mobilitásának elősegítése céljából az irányelv hozzáférési jogokat állapít meg a vasúti vállalatok csoportosulásai részére nemzetközi járatok működtetésére a tagállamok között. Az infrastruktúra igénybevételének a vonatkozó forgalmi ellenőrzés és biztonsági szabályozás érdekében külön megállapodás az alapja.

A Tanács 18/95/EK irányelve a vasútvállalatoknak adott engedélyről

Az irányelv célja a szolgáltatásnyújtás szabadságának illetve a pályához való megkülönböztetés nélküli hozzáférésnek a biztosítása azonos elveken kiadott engedély alapján.

A Tanács 19/95/EK irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitás szétosztásáról és az infrastruktúra díjak kiszabásáról (2001-ben hatályon kívül helyezték)

Az irányelv alapja a kapacitás szétosztás és díjszabás diszkriminációmentessége és egysége a Közösségen belül, amit az elbírálás, illetve kiszabás közös kritériumai biztosítanak.

1998-ban a Bizottság jelentést készített a fenti irányelvek teljesüléséről illetve a további intézkedések szükségességéről. A jelentés szerint az irányelvek előírásai közül sok minden megvalósult – így például figyelemre méltó előrehaladás történt a vasútvezetés önállóságában, illetve a tagállamokban megvalósult az infrastruktúra-kezelés illetve a fuvarozási tevékenység szétválasztása –, azonban pályához való hozzáférés valamint a pénzügyi megszilárdítás terén vannak hiányosságok. A jelentés azt is bebizonyította, hogy az irányelveket is felül kell vizsgálni. Az új szabályozások ellenére a vasúti közlekedés piaci részaránya a 90-es években tovább csökkent. Az Európai Bizottság szakértői ezt azzal magyarázták, hogy az irányelvekben meghatározott követelmények részben elégtelenek voltak (túlságosan szűk körben tették lehetővé a hálózathoz való hozzáférést, nem különítették el egyértelműen az áru- és személyszállítást egymástól, illetve az őket kiszolgáló "semleges" tevékenységektől) 2001 márciusában lépett hatályba az első vasúti infrastruktúra csomag, mely a fenti irányelveket módosításainak irányelveit tartalmazza. Ezt követte a 2004. márciusában kihirdetett ún. "második vasúti csomag" amelyben a belföldi áru fuvarozás teljes liberalizációjának időpontját előbbre hozták, ami Magyarország számára is új helyzetet teremt.

(www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/vasutikozl/vasutjogszabalyok.html)

A „harmadik vasúti csomag” tárgyalását 2004. márciusában kezdték meg, az ebben foglalt irányelvek, irányelv-módosítások várhatóan 2008-2010-nél előbb nem lépnek hatályba, ez időt hagy a felkészülésre.

A harmadik vasúti csomag a következő témákat érinti: a nemzetközi személyszállítás liberalizációja, utasjogok a nemzetközi forgalomban, az árutovábbítás minőségi minimumkövetelményei, mozdonyvezetők egységes engedélye.

- (1) a nemzetközi személyszállítás liberalizációja: az az irányelv módosítás a megfelelő engedéllyel rendelkező vasúti vállalkozások számára hozzáférési jogot biztosít a tagállamok vasúti infrastruktúrájához személyszállítási szolgáltatások céljából. A jogszabály-tervezet a vasúti vállalkozások számára lehetővé teszi azt is, hogy nemzetközi szolgáltatás végzése során bármely, a nemzetközi szállítások útvonalába eső állomáson utasokat vegyenek fel, még akkor is, ha ezek az állomások egy tagállamon belül találhatók (kabotázs engedély). Ez az edigi gyakorlatban nem így volt, a nemzetközi vonatok, nem végeztek belföldi személyszállítást. Ez a változás erősen érinti Magyarországot, mivel több nemzetközi útvonal részei vagyunk, s a kabotázs-engedély erős konkurenciát teremthet a belföldi személyszállítóknak. (MÁV, GYSEV, az addig esetlegesen létrejövő magáncégek számára)
- (2) utasjogok a nemzetközi forgalomban: ez a tervezet a vasúton utazók jogait a légi utasokéhoz kívánja közelíteni. Ez érinti többek között a biztosítást, utastájékoztatót, a kártérítéseket, például késés esetére, a mozgáskorlátozottak jogait, a panaszok kezelését. A javaslat vasutas oldalról ellenkezést váltott ki a többlet terhek miatt, a német vasutak jegyáremelést helyeztek kilátásba.
- (3) Az árutovábbítás minőségi minimumkövetelményei: A tervezet szerint az árutovábbítás minőségi követelményeit illetően a készülő szabályozás csak minimum követelményeket kíván rögzíteni, a minőséget jórészt a szerződő felek közötti megállapodásra bízva.
- (4) Mozdonyvezetők egységes engedélye: A tervezet egységesíteni és minden tagállamban kölcsönösen elfogadhatóvá kívánja a nemzetközi forgalomban részt vevő mozdonyvezetők képzési, vizsgáztatási feltételeit, a mozdonyvezetői engedély megszerzésének hatását

gi folyamatát és követelményrendszerét. A követelmények tekintetében minimum feltételeket szab meg a mozdonyvezetők kora, képzettsége, egészségi állapota, nyelvtudása stb. terén. A tagországi szabályozás lehet ennél szigorúbb.

A harmadik vasúti csomaggaal kapcsolatos végleges magyar álláspont kialakítása még folyamatban van, sok és alapos elemző munkát igényel.

(http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/vasutikozl/vasuti_csomag_ek_040421.html)

Felhasznált irodalom:

Michelberger Pál: A vasúti közlekedés helyzete az ezredfordulón (in: Közlekedéspolitika, városfejlesztés, informatika, MTA, 2000 összeállította: Magyar István)

Rixer Attila: A vasúti mellékvonali infrastruktúra EU-konform fejlesztése és kezelése (in: Közlekedéspolitika, városfejlesztés, informatika, MTA, 2000 összeállította: Magyar István)

Rixer Attila: A vasúti mellékvonali probléma és közlekedéspolitikai kezelésének egy lehetséges stratégiája (in. Közlekedéstudományi szemle 1994/11

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1994/11/1482.hpp>

www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/vasutikozl/vasutjogszabalyok.html

http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/vasutikozl/vasuti_csomag_ek_040421.html

www.mav.hu

Az eddig nem pontosan hivatkozott részek közül több (pl az Európai Unió és a vasút bevezető történeti része, a vasútról szóló rövid történeti megjegyzések) egy 2003-ban, szűk körben, szakkollégiumi keretek között megtartott előadás-sorozaton készített saját jegyzeteimből került átemelésre, melyet egy, a regionális vasútfejlesztés témájában lezajlott projekt keretein belül hallgathattam meg. (Ha jól tudom, az egyik csoporttársam szemináriumi dolgozatában erről, a Nógrád megyében megtartott kutatásról írt.) Itt előadó volt többek között *Antal Dániel*, a GKM akkori munkatársa és *Öcsi Béla*, az ITCB (nemzetközi bankárképző) munkatársa. Leginkább Öcsi Béla előadásának jegyzetei voltak segítségemre.