

## Példátlan ritkítások a vasúti közlekedésben, költségcsökkentési tervek

VICINÁLISPOLITIKA  
2012. március 16., péntek  
Szerző: Muck Tibor  
Címkék: vonatközlekedés;

### **A vasúti menetrend példátlan megritkítására szánta rá magát a kormány, amely, elődeihez hasonlóan, fogyókúrára óhajtja fogni az állami vasúttársaságot.**

Rájár a rúd a Fidesz-szavazókra. „Egyes térségeket büntetnek, politikai bosszút állnak az ott élő embereken” – így minősítette a Bajnai-kormány 24 vasúti mellékvonal személyforgalmát megszüntető döntését 2009 novemberében Fónagy János, az első Orbán-kormány közlekedési minisztere, ma a fejlesztési tárca államtitkára. Aki akkor elhitte, hogy a hálózatrítkítást valóban politikai bosszú vezérelte, az most igencsak meglepődhet, hiszen ezúttal a Fidesz-kormány „bünteti” ugyanazokat a térségeket. A 2007-ben és 2009-ben bezárt összesen 31 mellékvonalból a második Orbán-kormány – kampányígéretét csak részben betartva – tizenegyet nyitott újra. Idén április 15-én pedig az e vonalakon járó vonatok közel kétharmadának (napi 166-ból 104-nek) a közlekedését is meg akarja szüntetni – derül ki a múlt héten nyilvánosságra került tervezetből.

„Szó sincs vonalbezárásról, az utaslétszámhoz igazítják a járatokat, hatékonyabban használják fel a közpénzeket” – erősítette meg a menetrend drasztikus átszabását a ritkítási terv kiszivárgása nyomán sebtében összehívott múlt pénteki sajtótájékoztatóján Völner Pál, a fejlesztési tárca másik államtitkára. Bár úgy ismerte el a járatritkítást, hogy közben a vonalak megmaradását hangsúlyozta, immár a régi ígéretek töredékes betartása is alig több, mint pusztán látszat: a 2010-ben nagy csinnadrattával újranyitott tizenegy vonalszakasz közül kilencen csupán napi két, esetleg három vonat döcög végig április közepétől (lásd táblázatunkat). Ilyen járatszámmal szinte semmiféle utasigényt nem lehet tisztességesen kiszolgálni. Fónagy most mégsem fogalmaz olyan vehemensen, mint 2009 novemberében, amikor kijelentette, hogy a kormány „tönkreteszi, tovább nehezíti a vidéken élők százezreinek, millióinak életét”. Pedig a „százezrek, milliók” kitétel most közelebb állna az igazsághoz, az idej járatritkítások ugyanis az ország 84 vasútvonalából 46-ot érintenek.



Foto: Iury Gergely

A tervezet szerint 405 vonat szűnik meg a MÁV és a GYSEV hálózatán naponta közlekedő 2900-ból. Völner taktikusan csak 8–8,5 százalékos kapacitáscsökkentést említett, de ezzel nem cáfolta a négyszáz vonatos nagyságrendet, hiszen az áldozatok – ahogy 2007-ben, majd 2009-ben is – jobbára a rövidebb mellékvonalakon közlekedő járatok közül kerülnek ki. Igaz, a 39 fővonalból is szerepel 20 a listán, ám ezek forgalmának többnyire meg se kottyán a vonalanként 1–18 járat leállítása (néhány kivétel itt is van, a Kiskunfélegyházáról Szegedre menő, mindenhol megálló nyolc személyvonatból például csak négy marad meg). A 45 mellékvonalból a szórásba belekerült 26 szakasz éppen felén viszont még feleannyi vonat sem jár majd, mint eddig. A 2010-ben újranyitottak többségén kívül a Balassagyarmat–Ipolytarnóc, a Mezőhegyes–Újszeged, a Mezőhegyes–Battonya, a Kiskunfélegyháza–Szentes, valamint az Eger–Szilvásvárad szakaszon csökken kettő-háromra a naponként egy irányba induló járatok száma (az utóbbin a megmaradók is csak munkanapokon fognak közlekedni).

A kétvonalos minimálszolgáltatás az új személyszállítási törvény március első napjaiban nyilvánosságra hozott elvárásának sem felel meg – a törvényszöveg napi legalább három eljutási lehetőséget ír elő –, de ahogyan a korábbi vonalbezárások alkalmával, úgy most is adott a lehetőség, hogy buszok vegyék át a vonatok szerepét. Más kérdés, hogy akkor mi értelme van e fapadosnál is fapadosabb kínálat fenntartásának. Völner azzal a logikusan hangzó kijelentéssel ment elébe a kérdésnek, hogy „érdemes közlekedetni személyvonatot a kevésbé kihasznált vonalakon is, hiszen az árufuvarozás miatt fenn kell tartani a hálózatot, és folyamatos közlekedés esetén az állagmegóvás is jobban megoldott”, az azonban messze nem biztos, hogy a kérdéses szakaszok mindegyikén járnak tehervonatok. Sőt a menetrendi kínálat ilyen durva szűkítése a tapasztalatok szerint a személyvonatok utasai közül is egyre többeknek veszi el a kedvét a vonatozástól. Így aztán a takarékoság jegyében fogant intézkedéssel hatékonyan sikerül csökkenteni – a bevételt. Pedig éppen a múlt héten büszkélkedett Szarvas Ferenc, a MÁV elnök-vezérigazgatója, hogy hosszú évek csökkenése után 2011-ben végre növekedett (137-ről 142 millióra) az utasszám. Ebben persze az üzemanyag és vele az autózás példátlan drágulásának is része lehet, a kínálat szűkítése viszont feltehetően meg fogja fordítani az irányzatot. Lehet ilyen hatása az utazási kedvezmények megritkításának is, ami szintén napirenden van.

Ráadásul a féloldalas teljesítmény-visszafogás az eddigi hasonló próbálkozások tapasztalatai szerint nem alkalmas a veszteség számottevő csökkentésére. Márpedig erre nagy szükség lenne, hiszen a vasút finanszírozása évente több százmilliárd forintjába kerül a közkasszáknak. Bár a 2011-es évet a MÁV Zrt. 14 milliárd forintos pozitív eredménnyel zárta, a közszolgáltatási költségtérítés 22 milliárd és az – ígérekkel szemben csupán részleges – állami hitelátvállalás 50 milliárd forintja nélkül az anya-MÁV-nál is negatív lenne a szaldó, a személyszállító MÁV Start Zrt. pedig 158 milliárdos támogatást nyelt el. (Ezenfelül a fogyasztói árkiegészítés 20 milliárd forintja is állami pénz, de azt az állam által előírt jegyárkedvezmények – legalább részleges – kiegyenlítéséül kapja a vasút, azaz lényegében az utazók bizonyos csoportjai.) Érthető hát az egymást követő kormányok ismétlődő kiadás- és kapacitáscsökkentő nekibuzdulása – csakhogy a vonatok ritkításával nem lehet érdemben mérsékelni a költségeket.

Ha ugyanis egy vasútvonal, akár alig használtan is, megmarad, továbbra is költeni kell a fenntartására és az üzemeltetésére. És bár a járművek – vasutasul szólva: a gördülőállomány – kevesebbet mozognak, a személyzet bérével sem fog spórolni a MÁV, Völner szerint ugyanis „a kapacitáscsökkentés nem jár lényeges létszámleépítéssel”. Az igaz, hogy a személyvonatgazda MÁV Start megtakarítja a négyszáz szerelvény közlekedtetése miatt eddig a nagy MÁV-nak fizetett pályahasználati díjat, de a MÁV Zrt.-nél hiányozni fog ugyanez az összeg. Valódi megtakarítás egyedül az üzemanyagköltségben remélhető; tekintve, hogy tavaly a MÁV-csoport vállalatai 11-12 milliárd forintot költöttek erre, ennek a 8–8,5 százalékát, azaz gyöngé egymilliárd forintot lehet így megspórolni.

Nem volt sokkal nagyobb hozadékuk a két évvel ezelőtti vonalbezárásoknak sem. Számottevő létszámleépítésre akkor sem ragadtatták magukat a politikusok, a személyvonat nélkül maradt pályák egy részére pedig a teherforgalom vagy az ügynevezett üzemi menetek miatt volt szükség. De egy szegény vasút még a vonalszakaszok teljes felhagyásával sem tud sokat spórolni, hiszen eleve az indokoltnál kevesebbet költött a fenntartásukra. Az ésszerű takarékosághoz arra lenne szükség, hogy megfelelően finanszírozzák a valóban szükséges ráfordításokat, ehhez viszont pontosan tudni kellene, hogy melyek azok. Völner mindenesetre óvatosan számol, a vasúti és közúti megszorításoktól – bár ezt a szitokszót akkurátusan elkerülte – együttesen 8 milliárd forint megtakarítást remél 2012-ben, és másfélszer ennyit a következő, teljes évben. Terveznek ugyanis közúti spórolást is, az államtitkár a vonat–busz párhuzamosságok fölszámolásának évtizedes szándékára utalt.

A ritkítási terv egyelőre nem minden pontjában végleges – mint Völner mondta, még egyeztetnek róla a vasutas-szakszervezetekkel. És nem is hibátlan: a nyilvánosságra került változatban a HVG hét olyan, bizonyos szakaszon leállítani akart vonatot talált, amelyek nem is ott járnak.

MUCK TIBOR