

INTEGRÁLT ÜTEMES MENETREND

REFORM A VASÚTON, REFORM A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

Preambulum

Az Integrált Ütemes Menetrend – csak a vasúton, és annak is csak egy szűkített területén történő – bevezetése előtt szakemberek között is jelentős véleménykülönbségek voltak az ütemes menetrend bevezetésének gazdasági hasznosságáról. **A bevezetés óta eltelt időszak eredményei, tényadatai alapján érdemes véleményt formálni a sejtések, sugalmazások helyett.** Le kell szögezni, hogy az Integrált Ütemes Menetrend nem tökéletes, nem csodaszer, nem oldja meg (pláne nem fél év alatt) sem a MÁV, sem a teljes közösségi közlekedési rendszer valamennyi problémáját. Csak azt szabad számon kérni a rendszeren, amit az – akár Svájcban, akár Csehországban, akár hazánkban – nyújtani tud: egy költséghatékony, utasbarát menetrendet, ami alapjául tud szolgálni a későbbi fejlesztéseknek, a közösségi ágak közötti integrációnak.

Az eddigi eredmények igazolják a támogatókat: a nyugat-magyarországi, bázis alapú menetrenddel működő területek bevételeket képest **az ütemes menetrendű területeken 11%-kal jobbak a bevételi adatok**, miközben az üzemeltetési költségek az előre tervezetthez képest is kevésbé emelkedtek. Az integráció, a vasúti és az autóbuzsos menetrendek összehangolatlansága miatt azonban ez is csak az utasok számának megtartására volt elegendő, **az igazi előrelépéshez elengedhetetlen az autóbuzsos ráhordás szerepének erősítése**, a párhuzamosságok megszüntetése.

Nem elhanyagolható szempont, hogy az elmúlt időszakban szinte csak negatív jelzőkkel emlegetett vasúttársasággal kapcsolatban mind a média, mind az utasok körében egyre gyakrabban használnak pozitív jelzőket. Megszűntek a hétvégekénti helyjegy-mizériák, míg korábban minden karácsonykor, húsvétkor az szerepelt a médiában, hogy a MÁV-nál már napokkal korábban elfogynak a helyjegyek az intercity-vonatokra, idén ez az optimális eszközfelhasználásnak is köszönhetően elmaradt. Két ütemes menetrendű vonalon végzett felmérés szerint **az utasok 80-90%-a az új menetrendet jobbnak, vagy sokkal jobbnak minősítette** a korábbi évekhez képest. Az önállóvá váló személyszállítás imázsát ez jelentősen, hosszú távon javíthatja.

Vezetői összefoglaló

A vasúti reform szerves része a racionalizált hálózaton az utasbarát és a sikeres európai példákön nyugvó ütemes menetrend kiterjesztése és integrálása a közösségi közlekedési módok között. Hazánkhoz hasonlóan szakaszosan terjesztette ki a DB is az ütemes menetrendet az egész országra, és Csehországban is évről-évre növelik azon területek számát, amit bekapcsolnak az egységes rendszerbe. **Az ütemes menetrend sikere** nem csak a MÁV sikere, hanem **a GKM és a kormányzat vasúti reformjának sikere is** – ezért kell közösen, összehangoltan cselekedni. Összehangoltan, integráltan a közúti, autóbuzs közlekedéssel együtt, csak így valósulhat meg teljes egészében az Integrált Ütemes Menetrend (röviden ITF, az Integrierter Taktfahrplan német kifejezésből), ahol **a fő utasáramlatot jellemzően a kötőpályás eszköz szállítja**, a közút pedig a rá- és elhordó funkciót látja el. A MÁV-ot 2006 végéig az elővárosi közlekedés ütemessé tételére kötelezte a Budapestre bevezető vonalak 80%-án az 1001/2004 (I.8.) kormányhatározat – ennek, a távolsági és nemzetközi közlekedés ütemessé tétele nélkül nem tudtunk volna megfelelni.

Nyugat-Európában, ahol az ITF-et eddig bevezették, mindenhol sikeres volt az ütemes menetrend: nemcsak az utasszám (25 év alatt Svájcban 50%-kal emelkedett) és a vasúttársaságok saját bevételei, de az állami vasút megkopott presztízse is javult. **A több éven átívelő, céltudatos menetrendi koncepció, a szisztematikus építkezés, a stratégiai gondolkodás** lehetőséget nyújt arra, hogy a rendelkezésre álló erőforrásainkat optimálisan tudjuk kihasználni, a pályarekonstrukciókat ott, akkor és úgy hajtsuk végre, ahol arra valóban szükség van. Az EU-s alapok optimális felhasználásához **szükség van egy olyan alapmenetrendre**, ami éveken keresztül stabil alapot jelent a vasúti közlekedésben (és a ráhordó buszjáratokkal együtt a közúti közlekedésben), **kijelöli a feloldandó szűk keresztmetszeteket, a fejlesztendő irányokat.**

Az ITF-ben látványosan több vonat közlekedik, ezért **úgy tűnhet, hogy ehhez több eszközre van szükség:** több mozdonyra, több személykocsira, több személyzetre, jobb pályákra, nagyobb kapacitású állomásokra, és úgy tűnhet, hogy ráadásul még nagyobb veszteséget is okoz. De ez rossz megközelítés, a valóságban nem ez történik! Az ITF alapvetően a rendszerből fakadó hatékony járműfelhasználás és egyéb innovatív hatékonyságjavító megoldások hatására első lépésben a mindenkori pályaalapok és rendelkezésre álló erőforrások felhasználásával kialakítható. Az ITF gazdasági megalapozottságának az alapja, hogy a vasúti közlekedés állandó költségének részaránya 70-80%-os, ezért **az egységnyi szolgáltatásbővítéshez töredéknyi költségnövekedés tartozik.** Ezt a többletköltséget kell csak kitermelnie a vasúttársaságnak a bevételek növekedéséből. Ezért kell **a teljes költség szemlélet helyett határkölség alapú tervezést megvalósítani.** Azaz az ITF bevezetésénél egy szoftveres fejlesztésről van szó, ahol azonos hardveren (pálya, eszköz) **csak a menetrend módosításával** (egy új szoftver használatával) **lehetett jobb eredményt elérni.**

Az önállóvá váló magyar vasúti személyszállítás esetében **az ITF jóval több,** mint egy egyszerű menetrendváltás: **szemléletváltást is jelent.** Egy pénzügyileg stabil, fejlődőképese, szolgáltatásorientált, utasközpontú személyszállító vállalatnak ez jelenti az alapját, a legfontosabb termékét, amire a többi szolgáltatását, stratégiáját és imázsát is felépíti.

Ha ezt a bázist nem lehet kiépíteni, fenntartani és fejleszteni, az nem csak az önálló vasúti személyszállító vállalat kudarcát, hanem a vasúti reform végét is jelentheti.

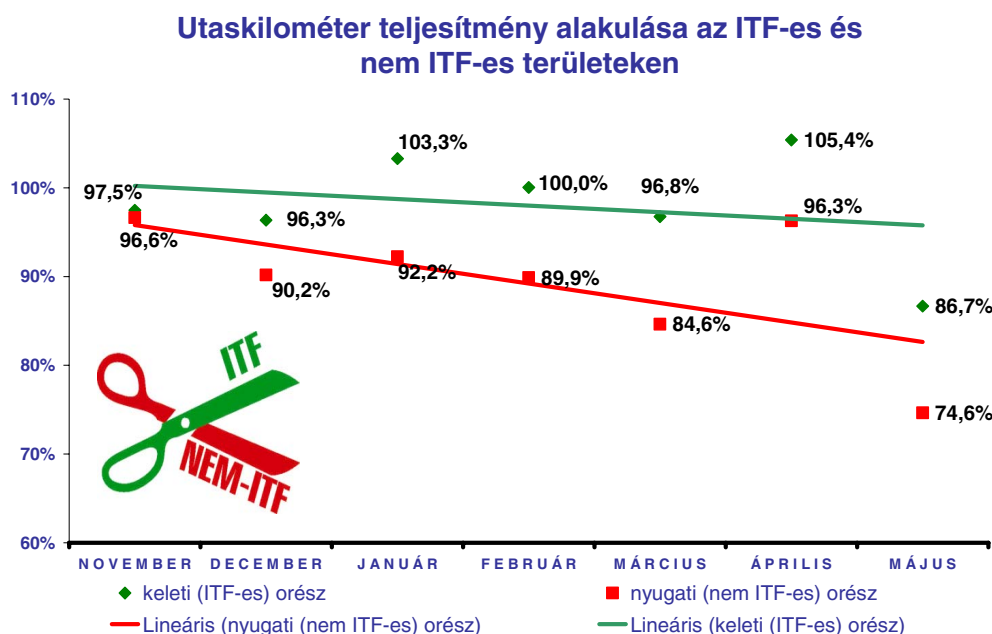
A kérdés az, hogy folytatjuk az elmúlt évekre, évtizedekre jellemző stagnálást, vállalva a lassú hanyatlást, bevételecsökkenést és az esetleges teljes ellehetetlenülést, vagy átállítjuk a váltót, és növekvő pályára állítjuk a vasúti személyszállítást?

1. Az első eredmények – az ITF gazdaságosnak bizonyult

1.1 Az ITF-es vonalak az országos átlag felett teljesítenek

Az ütemes menetrend eredményei elemzésének sarokköve az, hogy az ütemes menetrend jellemzően a keleti országrészt érintette (a nyugati országrészen a Budapest-Esztergom és a Budapest-Tatabánya-Győr/Oroszlány vonalakon került még bevezetésre), így az összehasonlítás alapjául a két eltérő menetrendű terület - a bázis alapú (nem ITF-es) és az ütemes menetrenddel működő (ITF-es) vonalak - forgalma szolgál.

Az eddig elvégzett elemzések¹ alapján az látható, hogy a menetrendváltást megelőzően a novemberi időszakban szignifikáns eltérés még nem mutatkozott az ITF-es és a nem ITF-es vonalak személyszállítási teljesítményei között. Az ütemes menetrendben érintett vonalakon a menetrendváltás hónapjában, decemberben (utaskilométerben nézve) közel **4%-os utasvesztés következett be**, ugyanakkor **az ütemes menetrendben nem érintett**, jellemzően nyugat,- és dél-magyarországi vonalakon ennek mértéke már elérte a **10%-ot**, ami azóta állandósult.



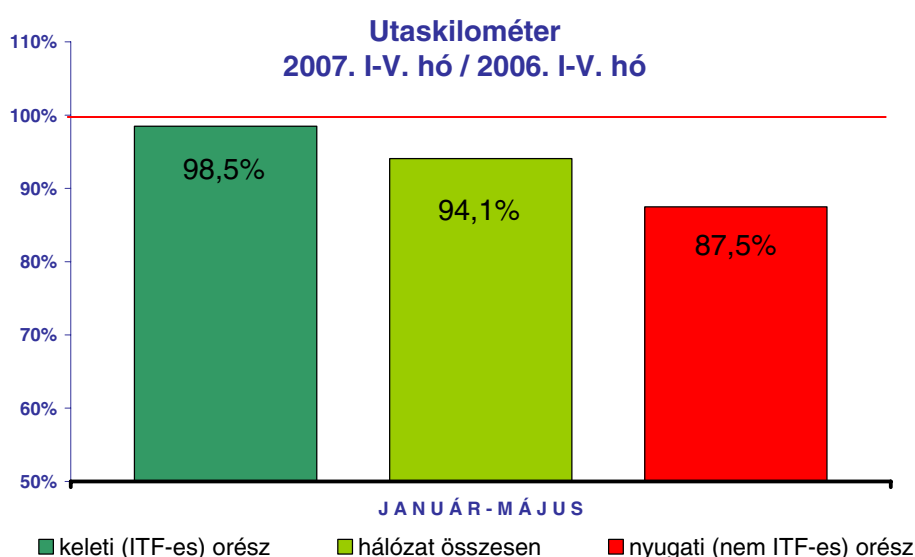
Januárban az ITF-es vonalaknál megfordult a trend és a bázis időszakhoz képest utasforgalom-növekedést tapasztaltunk. Eközben az ütemes menetrenddel nem érintett vonalakon minimális eredményjavulás volt látható, de a bázis időszakhoz képest jelentős (közel 8%-os) volt az utasvesztés. **A februári adatok azt mutatják, hogy az ITF-es vonalakon továbbra is elérjük a korábbi utasforgalmat**, míg a többi vonalon az előző hónapoknál is nagyobb mértékű utasvesztés következett be. Erre magyarázatot ad a február elsejei áremelés hatása, amely az ITF-es területeken is érezteti hatását. **A márciusi adatok megerősítik a tarifaemelés kedvezőtlen hatását**, azonban az ITF-es területen sokkal inkább sikerült megtartani az utasokat, mint a nem ITF-es területeken. **Az áprilisi utaskilométer adatok jelentős ugrást mutatnak mindkét területen**, ami vélhetően a május 1-jén bevezetett 17%-os tarifaemelést megelőző tömeges méretű jegyelőváltás eredménye. **Az ITF-es területek 9%-kal jobb teljesítménye** továbbra is határozottan megmaradt. **Májusban** a két terület teljesítménye közötti eltérés tovább nőtt, az ITF-es terület már 12%-kal teljesít jobban. Azonban az áprilisi jegyelőváltás, és a második drasztikus méretű (17%) tarifaemelés az ITF-es területen is éreztette a hatását, de jóval kisebb mértékben, mint a nem ütemes területű országrészen.

¹ Az elemzés alapadatainak forrását a SZITA statisztikai rendszer adja. A menetdíjbevétel és teljesítmény adatok belföldi fizető utazásokra vonatkoznak teljes tarifaszintű és üzletpolitikai kedvezmények szintjéig, azaz az egyéb szociálpolitikai kedvezményes (pl. 65 éven felüliek utazása) utazásokat nem tartalmazzák. Az összehasonlíthatóság érdekében az alapadatokat korrigáltuk, figyelembe vettük az időközbeni tarifaváltozások értékét (2006. szeptember 1: 8,5%; 2007. február 1. 16%, 2007. május 1. 17%). A menetdíjbevétel a pótjegyek eladásából származó bevételeket nem tartalmazza.

Összességében vizsgálva 2007 első öt hónapjának eredményét megállapíthatjuk, hogy **kialakult és tartóssá vált az a tendencia, miszerint az ITF-es vonalakon megállítottuk az utasvesztést és megközelítjük a korábbi utasforgalmat, miközben az ütemes menetrenddel nem érintett vonalak eredménye egyre inkább elszakad a bázis időszakétól**, és a keleti országrész eredményétől, drasztikus utasvesztést eredményez.

Az év első öt hónapját tekintve az ütemes menetrendű vonalakon sikerült közel a bázis utaskm szintjét megtartani, miközben **a két terület teljesítménye közötti eltérés már elérte a 11%-ot**.

Az eddig elért eredmény hatalmas áttörést jelent az elmúlt évek utasforgalmában kialakult kedvezőtlen tendenciához képest. Az utasvesztés mértéke évről-évre 3-4 %-os értéket mutatott, **míg idén** (2007. első öt hónapjának eredményei alapján) az ITF-es területeken **sikerült megállítani az utasvesztést**, sőt a bázis időszakhoz képest kis mértékben javult az eredmény. Ez egyértelműen a jellemzően keleti országrészen bevezetett ütemes menetrend hatása, ugyanis **a nem ütemes menetrendű vonalakon az utasvesztés már 12,5%**.

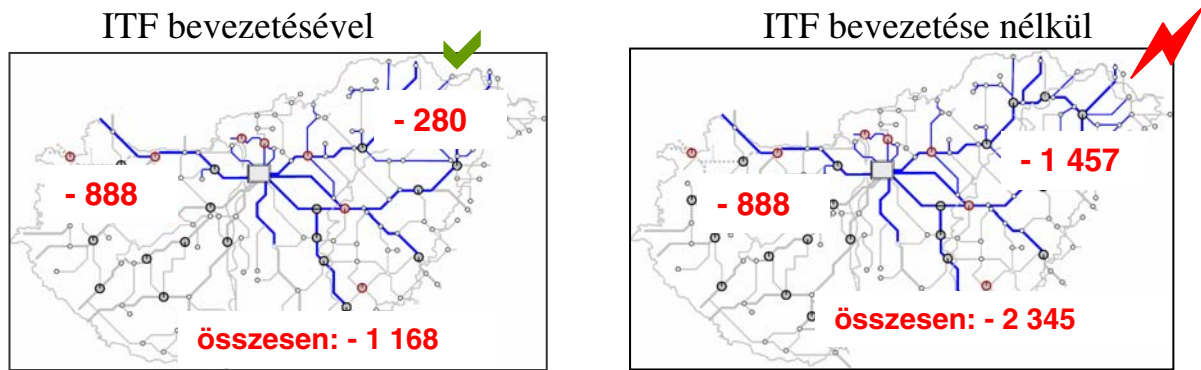


A bruttó menetdíj-bevételek az utaskilométer teljesítmény alakulásához hasonlóan alakultak. Az áremelés és a bérletek árképzésének változása miatt (az áremelést figyelembe nem véve olcsóbbak lettek a bérletek) a bevételi eredmények február hónapban a bázis alatt maradtak az ITF-es területeken is. A bevételek is azt mutatják, hogy az ITF-es területeken – a két drasztikus mértékű tarifaemelés ellenére is – sokkal inkább sikerült a bevételeink megtartása, mint az ütemes menetrenddel nem érintett vonalakon. Azaz **az utasok jobban elfogadják a tarifaemelést és nem pártoltak el a vasúti közlekedéstől egy olyan területen, ahol korábban fejlesztés is történt.**

1.2 Mit jelentett volna az ütemes menetrend be nem vezetése?

Magyarországon az ITF bevezetését követően átlagosan 11 százalékponttal magasabb az utaskilométer-eredmény, mint az ITF-fel nem lefedett területeken: **ez a különbség az ITF pozitív hatása.** Ha nincs fejlesztés az ütemes menetrendben érintett vonalakon, akkor nagy valószínűséggel itt is ezt a méretű utas- és bevételvesztést könyvelhettük volna el. A számok értékelésénél azt is figyelembe kell venni, hogy **a dunántúli romló tendencia a kocsipark fejlesztése** (pl. jelentős számú német kocsiforgalomba állítása) **ellenére alakult ki** (míg az ITF-es területen minimális az új beszerzésű járművek részaránya). Az elmúlt időszakban forgalomba helyezett Talent és Flirt motorvonatok hatása még nem jelentkezhett, de ezek meghatározó része egyébként sem az ITF-es vonalon fog közlekedni.

Bruttó menetdíjbevételek alakulása 2007. I-V. és 2006. I-V. hó összehasonlításában [m Ft]



ITF bevételjavító hatása öt hónap alatt: 1 177 m Ft!

A bruttó menetdíjbevételek tekintetében az ütemes menetrend keleti országrészre való bevezetése nélkül folytatódott volna a korábbi évek utasvesztő tendenciája, így 2007. első öt hónapjában már 2,3 milliárd forintos bázishoz képesti bevétel elmaradás realizálódott volna. Az ütemes menetrend bevezetésével az elmaradás csak 1,2 milliárd Ft, azaz **az ITF bevétel javító hatása** ezzel a megközelítéssel **öt hónap alatt 1 177 millió Ft**.

1.3 Hogyan alakult (volna) az eredmény?

Számításaink alapján az ITF bevezetése miatt felmerült költségtöbblet várhatóan 2,8 Mrd Ft lesz a bevezetése előtt tervezett 3,8 Mrd költségtöbblettel szemben. Az 1 Mrd Ft-tal kevesebb költség felmerülés a Gépészeti Üzletágnál keletkezik várhatóan. Ez a költségmegtakarítás jellemzően az ütemes menetrend tervezési fázisában, a vontatási energiafelhasználást a vonatkilométer-teljesítmény növekedéssel lineárisan növekvőnek feltételező nagyvonalú számításnál keresendő. **Az új menetrendi struktúrában számos olyan innovatív megoldás született** (zónázó közlekedési rendszer, gyorsított járat típusok stb.) **amelyek alkalmazása nem vonja maga után a lineáris vontatási energia növekedést**. A bevételek tekintetében közel a bázis szinten teljesítettünk. Amennyiben nem vezettük volna be az ütemes menetrendet, úgy folytatódott volna a nem ütemes menetrendű országrészen tapasztalható utasvesztés, ami az I-V. havi bevételek alapján az előzőekben részletesen bemutatottak szerint, éves szinten várhatóan 2,8 Mrd Ft-tal kevesebb menetdíjbevételt eredményezett volna, gyakorlatilag változatlan költségfelmerülés mellett.

[m Ft]	ITF bevezetése nélkül	ITF bevezetésével
Bevétel többlet	-2 800	0
Költség többlet	0	2 800
Eredmény	-2 800	-2 800

A fentiek alapján egy évre kivetítve a közel 2,8 Mrd Ft „bevételmegegyezés” a várható 2,8 milliárd forint költségnövekedéssel összemérhető – **tehát azonos szaldó, ugyanakkora állami szerepvállalás mellett egy**, az utasok által is elismerten **jobb közlekedési rendszer alapjait sikerült lerakni**. Ezt az eredményt a pálya, vontató- és vontatott eszközök fejlesztése nélkül tudtuk elérni, azaz itt egy „szoftveres” fejlesztésről van szó, ahol azonos hardveren (pálya, eszköz) **csak a menetrend módosításával** (egy új szoftver használatával) **is jobb eredményt lehetett elérni**.

További eredményjavulás várható, ha az ITF-ben, az I betű szerepe, azaz **az integráció fokozódik**, és nem csak a vasúti járatok fognak a lehető legjobban csatlakozni egymáshoz, hanem az autóbusszos ráhordás minősége is javul. **A korábbi vélekedésekkel ellentétben a menetrendi összehangolás még nem történt meg és közösségi közlekedési reform keretében tervezett vasút-közút párhuzamosságok felszámolására még nem került sor**. Ez utóbbi a Regionális Közlekedési Irodák egyik fontos feladata kell hogy legyen, ehhez **a vasúttársaság az ütemes, stabil menetrendi**

alapot tudja csak biztosítani, a szintén állami tulajdonban levő volánvállalatokra a vasúttársaság nem tud közvetlenül nyomást gyakorolni.

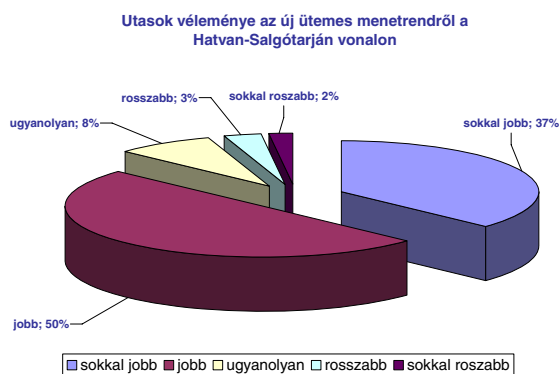
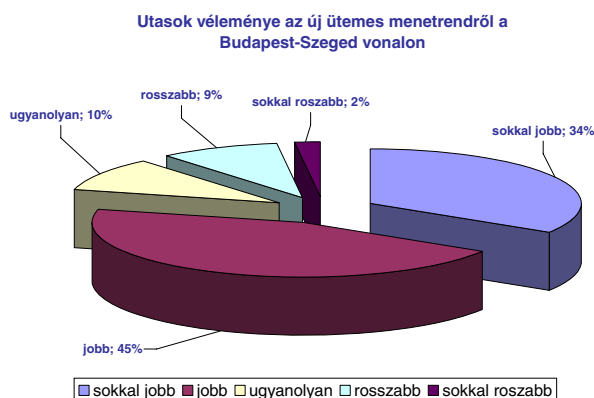
A tarifaemelések hatásától függetlenül a bemutatott differencia az ütemes vonalak javára – várhatóan – a továbbiakban is megmarad. Azokon a területeken, ahol a vasút nem egyszerűen ugyanazért a színvonalért kér majd többet, **a szolgáltatásbővítést magasabb jegyárak mellett is elfogadhatónak tartják majd**. Erre jó példa a váci terület, ahol az ütemes-zónázó menetrend 2004-es kb. 10%-os utasszám-növekedéssel járó bevezetése óta végrehajtott **jegyáremelések ellenére is évi 1-2%-os utasszám-növekedés figyelhető meg**, az országos stagnálás, illetve 3-4 %-os visszaesés mellett.

Összességében kijelenthetjük, hogy változatlan eredmény, változatlan állami finanszírozás mellett magasabb színvonalú utasbarát menetrendet valósítottunk meg. Az ütemes menetrend eredményének tudható be az is, hogy **sikerült megállítani az évek óta tartó utasvesztést** és a bázis szintű menetdíjbevételt elérni úgy, hogy a nem bevezetett országgrészen az utasvesztés folyamatos. **Az ITF bevezetésével lehetőség nyílt az utasaink megtartására**, ami az egyéni közlekedés fokozatos térnyerése közepette jelentős eredménynek számít.

2. Az utasok elégedettek és igénylik az ütemes menetrendet

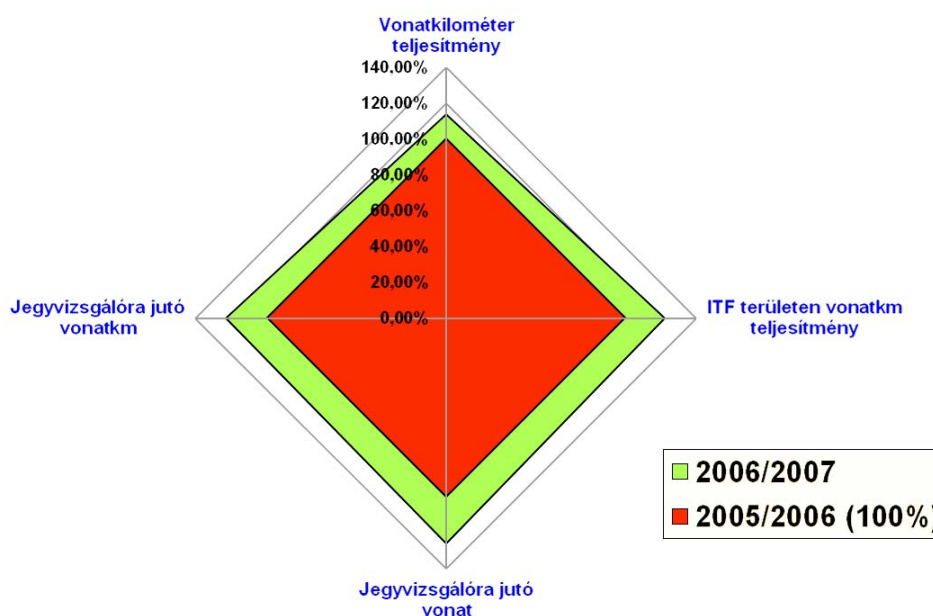
Az ütemes menetrend bevezetését követően 2007. márciusában a Budapest-Szeged vonalon 3.600 utasunkat kérdeztük meg az ütemes menetrendről. A szegedi vonalon az ütemes menetrend mellett egy teljesen új terméket is bevezettünk (mely gyors- és IC kocsik együtt közlekedtetéséből áll), ezzel vált lehetővé az óránkénti közlekedés a vonalon. Magát **az ütemes menetrendet az utasok több mint 91%-a tartotta jó kezdeményezésnek**, de az új, innovatív terméket **az utasok közel 80%-a jobbnak vagy sokkal jobbnak tartotta a korábbi menetrend által biztosítotthoz képest**. **Az új rendszer elnyerte az utasok többségének tetszését**, amit az is bizonyít, hogy a megkérdezettek 20%-a saját bevallása szerint gyakrabban utazik a menetrendváltás óta, mint azt megelőzően, sőt **3%-uk új utasként jelentkezik a vonatokon**, hiszen ők előtte nem vasúton utaztak ezen a viszonylaton.

A szegedi fővonal mellett szükségesnek láttuk további, más paraméterekkel rendelkező vonalakon is az utasok véleményének kikérését. 2007. áprilisában, 340 kérdőív feldolgozásával végeztünk felmérést a **Hatvan-Salgótarján vonalon**. Az ütemes menetrend bevezetése és az ezzel együtt járó jelentős vonatszám-növekedés (munkanapokon órás, hétvégén kétórás ütem) itt is sikeres lépésnek bizonyult. **A megkérdezettek fele (49,5%) jobbnak tartja, 37% pedig sokkal jobbnak ítélte meg az új rendszert a korábbihoz képest**. Az utasok kiszámíthatóbbnak, könnyebben megjegyezhetőnek tartották az új menetrendet, és **kiemelték, hogy a hatvani komplex csatlakozási rendszer és a budapesti óránkénti átszállásos eljutási lehetőség rendkívül nagy előrelépés a térség közlekedési lehetőségei tekintetében**. A válaszadók csupán 10%-a szerint lett rosszabb vagy sokkal rosszabb a menetrend. Külön kiemeljük, hogy **a válaszadók 36,2%-a nyilatkozott úgy, hogy az új menetrend bevezetése óta a megnövekedett eljutási lehetőségek miatt gyakrabban utazik vonattal**, mindemellett csak 1,8%-uk utazik így ritkábban. **Az ütemes menetrend bevezetésének hatására új utasokat is szereztünk**, a megkérdezettek 9,1%-a busszal, 2,1%-a autóval utazott a menetrendváltást megelőzően.



3. Többet, jobbat ugyanannyiból – erőforrásigény az ITF-ben

Az ITF a meglévő eszközpark jobb kihasználásáról szól, így az ITF bevezetésének következményeként a személykocsik, mozdonyok napi futásteljesítménye nőtt, a végrehajtó szolgáltatnak intenzívebb munkavégzést jelentett az ITF bevezetése. Hálózati szinten 14%-kal nőtt a vonatkilométer-teljesítmény. Az érintett ITF-es területeken ez közel 22%-os növekedést okozott. **A jegyvizsgálói személyzet esetében átlagosan több mint 20%-os a hatékonyságjavulás.** Az ITF hatékonyságjavító hatását jól mutató további példa, hogy míg tavaly egy jegyvizsgálóra évente 399 vonat és 27 329 vkm jutott, az ITF-ben ezek az adatok 503 vonat (+26%) és 33 606 vkm (+23%).



A Személyszállítási Üzletágnál az I-IV. hónapig terjedő időszak 2007/2006 évi összehasonlítása alapján megállapítható, hogy a jegyvizsgálók létszáma kb. 2%-kal nőtt, melynek bérköltség-növekedése megegyezik a hatékonyabb személyzetfordulók kialakítása által elért túlóra csökkenéssel, azaz **azonos humán erőforrással is biztosítani lehetett a megnövekedett vonatmennyiség kiszolgálását.**

Az ITF bevezetéséről viszonylag későn született döntés, így **a szerelvény- és mozdonyfordulók**, valamint a személyzeti fordulók és az állomási technológiák **kialakítására kevés idő maradt.** A vontatási szolgáltatást nyújtó Gépészeti Üzletág adatai alapján jelenleg **van néhány darabos – 5-10 darabos – mozdony-igénytöbblet, amelyet** a fordulók felülvizsgálatával, valamint az állomási technológia összehangolásával **minimalizálni lehet.**

A mozdonyfordulóban lévő **vegyes fordulók lehetőséget adnának arra**, hogy forduló-optimalizálással további **mozdonyigényeket lehessen csökkenteni. Ennek azonban feltétele, hogy a tehervonatok menetrendszerúsége javuljon.** A jelenlegi 50%-os tehervonati menetrendszerúség mellett a vontatási szolgáltató felelősséggel nem tud további tehervonatokot a mozdonyfordulóba illeszteni.

A személykocsi parkban jelentős elmozdulás nem történt, a Talent és a Flirt motorvonatok a menetrendváltáskor még nem voltak üzemben, tehát lényegében a tavalyi kocsiállomány biztosítja a jóval több vonat közlekedését. Az optimalizált fordulóknak köszönhetően nem okozott jelentős problémát a fővizsgák összetorlódása sem, és a menetrend-váltást követő ünnepi IC-forgalomban **nem ismétlődött meg a korábbi évek helyjegymizériái**, amikor egy héttel korábban elfogytak az IC-helyjegyek. Az ITF-es területeken az időhiány miatt nem volt lehetőség megfelelő szintű optimalizálásra, a rendszer véglegesítése során ezt meg kell tenni, így az eszközök felhasználásában is további javulást lehet még elérni.

4. Merre tovább?

Érdemes-e továbbfejleszteni az ütemes menetrendet, vagy éppen ellenkezőleg még a jelenlegi területen is szüntessük meg az óránkénti ütemet, és csúcsidőn kívül elégedjünk meg a kétóránkéntival?

4.1 Járatritkítás – bizonyítottan zsákutca

Az ütemes menetrend bevezetését megelőzően, de a bevezetés első napjától kezdve több fórumon is felmerült a gazdaságosság kérdése. A „Minek közlekedik ennyi vonat, ha úgyszincs rá utas?”, „Üresen szaladgálnak a vonatok!”, „Miért nem csak csúcsidőben közlekednek a vonatok ütemesen?” kérdések rendszeressé váltak.

A kérdés eldöntése nem csupán közlekedéspolitikai (elegendő-e a kétóránkénti vonatközlekedés?), **hanem szintisztán gazdasági kérdés is.** Ebből következően két oldalról is megközelíthető:

- egyrészt az utasigények, utaspreferenciák oldaláról, azaz milyen mobilitási lehetőség biztosítása esetén maradnak utasok hosszú távon a vasúti személyszállításban?
- mit jelent gazdaságossági szempontból a csúcsidőszakon kívüli járatritkítás? Hoz-e valamit a konyhára vagy csak egy preconcepció, ami nem megalapozott?

A mai mobilitási igények mellett az utazni szándékozók számára csak a kiszámítható, megbízható és az egyéni közlekedésben elérhető rugalmassághoz közelítő kínálat fogadható el. Az utasok ugyanúgy **nem fogadják el a szolgáltatási színvonalat alapjaiban csökkentő „ritkított” menetrendű közösségi közlekedést az egyéni közlekedés alternatívájaként,** mint ahogyan más (nem közlekedési) **szolgáltatóknál.** Látható, hogy például az üzletek nyitvatartási rendje is kibővült az elmúlt időszakban, jellemzővé váltak a reggel 6-tól a 20-21, sőt 22-ig, a hét minden napján nyitva tartó szupermarketek, pedig az egyre több szolgáltatóra fajlagos egyre kevesebb vásárló jut. A vállalkozók mégsem abba az irányba mozdulnak el, hogy vasárnap este egy kicsit korábban zárnak, hétfőn délelőtt néhány óráig leltároznak, hiszen olyankor úgyszincs csak néhány vásárló van az üzletükben. Azért, mert tudja, hogy üzletének folyamatos nyitva tartása biztosítja azt, hogy a vásárlónak nem kell az óráját, a naptárját néznie és az összességében több bevételt jelent (más napokon, más napszakokban), mint az a megtakarítás, amit a néhány órányi zárva tartás jelenthet. Analóg módon a 0-24-ig nyitva tartó boltok, de telefonos ügyfélszolgálatok esetében is vannak üresjárások, amikor az átlagos fajlagos költséget sem termeli meg a bevétel, mégis terjednek ezen szolgáltatások. **A vasúti szolgáltatásnak is követnie kell ezt a piaci trendet: állandóan „nyitva kell lennie”, szolgáltatót kell.**

Nem tagadható, hogy **a ritkább vonatközlekedéssel megtakarítható a vonattovábbítás energiaköltsége** és minimális mértékben akár a humán erőforrás igény is csökkenthető (bár a ritkítás miatt általában csak a fordulóállomásokon töltött fordulóidő növekszik, ez abból is következik, hogy a mozdonyvezetők maximum 12 órás, míg a jegyvizsgálók maximum 16 órás szolgálatokra vezényelhetők, tehát a legritkább esetben fordul az elő, hogy egyszerre végezzenek, illetve kezdjenek a csúcsidő elején, illetve végén). A forgalomból kiálló járművel a nagyobb pályaudvarokon (a szűkös vágányhelyzet miatt) félre kell állni (tolatási költségek), téli időszakban (illetve légbefúvós vagy klímás kocsikkal nyáron is) az újabb csúcsidő előtt 1-3 órával ismét feszültség alá kell helyezni, elő kell készíteni, majd újabb tolatási mozgással az indító vágányra beállítani. Ezek a járulékos költségek mind-mind csökkentik a csúcsidőn kívüli ritkítás vontatási energia megtakarítást, de tagadhatatlan, hogy **létezik némi megtakarítás, amit jó közelítéssel a vonattovábbítás energiaköltségével tekinthetünk azonosnak.** Ez pl. a legtipikusabb személyvonati mozdonynál, a V43-as sorozatnál, átlagos terhelés mellett kb. 300 Ft/km-t jelent. A fajlagos energia igény 4,98 kWh/100elegytonna/km, az átlagos terhelés 241 tonna, az áramár: 21,30 Ft/kWh, az energia adó 0,186 Ft/kWh, és 15%-os meddőteljesítménnyel számolva: $4,98 * 2,41 * (21,30 + 0,186) * 1,15 = 296,55$ Ft/km.

Nézzük az egyenleg másik oldalát, a bevételi oldalt is. Hibás az a megközelítés, amely úgy gondolja, hogy két 50%-os kihasználtságú járat „összevonásával” (azaz az óras ütemről a kétórára való átállással) egy 100%-os kihasználtságú járatot kapunk, mert a mai mobilitási szint mellett – a

kényszerutasok kivételével – nem fognak kitartani utasaink a vasúti eljutás mellett, egy-egy távolsági utas pedig dominó-hatásszerűen más vonalokról is hiányozni fog.

Mit is jelent a gyakorlatban a kétóránkénti eljutás Budapestről a legnagyobb kelet-magyarországi városokba? Azt, hogy az egyik járat lekésése esetén (egy fővárosi ügyintézés befejezése nem kalkulálható) gépkocsival már akkor Miskolcon, Debrecenben vagy Szegeden lehet lenni, amikor a következő járat két órával később még el sem indult a fővárosból.

Ezek után nézzük meg, hogy miként javulhat a vasútállalat szaldója! A fentebb részletezett vontatási energia megtakarítás, kb. 300 Ft/km költségcsökkenés áll az egyik oldalon. Azaz a bevételi oldalon (a jelenlegi átlagosan 15 Ft/km teljes árú viteldíjat tekintve) ha kétóránként 20 utassal csak csökken az utasok száma, ami az jelenti, hogy ha egy-egy órában pl. Miskolc, Debrecen vagy Szeged felé 10-10 utasnál többet veszít a vasútállalat, akkor már romlani fog a szaldója – habár az eredeti cél a költségcsökkentés által az állami szerepvállalás csökkentése volt. A dunántúli ITF-mentes területek utasszám-vesztése (jelenleg közel 10%), a néhány évvel korábban **a MÁV hálózatán végrehajtott 10%-os vonatszám-csökkentés okozta utasvesztés** alapján biztosan állítható, hogy az utasszám-vesztésből fakadó bevételkiesés magasabb lesz a járatlemondásokból fakadó költségcsökkenésnél. 2005-ben a 10%-os vállalatgazdaságossági kínálatcsökkentés kapcsán bevételeink 9%-kal, nagyobb mértékben csökkentek (-4,9 Mrd Ft) az üzleti költségeink (-0,5%) csökkenésénél (-0,8 Mrd Ft), így a **kínálatcsökkentéstől várt pozitív hatás nem teljesült, sőt a kínálatszűkítés az eredmény 4,1 Mrd Ft-os, drasztikus romlását eredményezte.**

4.2 A jelenlegi ITF-es területek menetrendje ne változzon

Az első fejezetben bemutatott utasforgalmi adatok és eredmények, az utaselégedettségi vizsgálatok egyöntetűen azt mutatják, hogy **az ütemes menetrend beváltotta a hozzá fűzött reményeket, bevezetése sikeresnek tekinthető.** A bevezetést követően, de a mai napig is napvilágra kerülnek olyan híresztelések miszerint a csatlakozási rendszerek működésképtelenek, a menetrend túlfeszített stb. Tény, hogy egyes helyeken az infrastrukturális adottságok miatt a kiindulási helyzetben a korábbinál szűkebb csatlakozási idők kialakítására volt csak lehetőség, egyes vonalszakaszokon – különös tekintettel az egyvágányú pályákra vagy pályaszakaszokra – a vonatok rendelkezésére álló menetrendi tartalékidő viszonylag kevés. A megoldást a jelenlegi menetrendi struktúra megtartása és a célzott, költséghatékony infrastruktúrafejlesztés alkalmazása jelenti. **A pályafelújítások ütemezésénél, az ideiglenes lassújelek felszámolásánál prioritást kell élvezniük azoknak a területeknek, amelyek az ütemes menetrend szempontjából szűk keresztmetszetnek bizonyulnak.** Ezzel elérhető a menetrend stabilitásának fokozása, a csatlakozásmulasztások számának minimalizálása, a menetrendi rendszer stabilan továbbműködhet.

4.3 Az ITF kiterjesztési lehetőségei: építkezzünk tovább – integráltan

A nyugat-európai trendek, a hazai pilot projekt és a már részlegesen, a vasúthálózat egy részén bevezetett ütemes menetrend sikere egyértelműen kijelöli a közösségi közlekedési rendszer számára a követendő utat. Ezt két lépcsőben, részlegesen, akár átfedésekkel a következőképpen gondoljuk el:

- A jelenlegi ütemes menetrendi területen a közúti és a vasúti közösségi közlekedés integrálásával, illetve
- Az ütemes menetrend további, minimálisan fővonalakra történő kiterjesztésével, és egyben az integráció megvalósításával.

4.3.1. Integráció az ITF-es területeken

Több alkalommal, az ütemes menetrend vasúti közlekedésben történő bevezetése során készített előterjesztésben is szerepelt, hogy **az ITF egy közösségi közlekedési rendszer, amely a közösségi közlekedési módok közötti hatékony munkamegosztás megvalósítására, a közösségi közlekedés versenyképességének megőrzésére és nem utolsósorban az állami – a közösségi közlekedési rendszerek fenntartására szánt – erőforrások hatékony felhasználására alkalmas. A rendszer szinergiái csak abban az esetben érvényesülhetnek, ha a közúti buszos közlekedés a már kialakított integrált vasúti rendszerrel együttműködve, azt kiegészítve, és ahol szükséges,**

ott azt kiszolgálva működik. Így ezzel a komplex rendszerrel érhető csak el a közösségi közlekedésben részt vevők számának megtartása, hosszabb távon növelése.

4.3.2. Az ITF kiterjesztése az ország további területeire

Az ITF kiterjesztését a fent bemutatott integrációs folyamat mellett **a keleti országrészre történő teljes körű kiterjesztéssel** (ez gyakorlatilag ki lett dolgozva, a 2006/2007-es menetrendi időszakra vonatkozó menetrendi javaslat ezt már tartalmazta), **majd ezt követően a dunántúli területeken legalább a releváns fővonalakon a járatsűrűség növelésével.**

Ahhoz, hogy a Budapest-Érd-Székesfehérvár, illetve a Budapest-Érd-Pusztaszabolcs-Dunaújváros/Sárbogárd viszonylatokon közlekedő legmodernebb Flirt motorvonatok utasbarát módon, ütemes menetrendben közlekedjenek, elkerülhetetlen a távolsági vonatok ütemessé tétele is legalább a pécsi, kaposvári, balatoni, és a veszprém-szombathelyi vonalakon. **A megrendelő döntése alapján erre a továbblépésre akár már idén decembertől lehetőség nyílna.**

4.4 Az ITF mint stratégia

Az ITF nem csak vasúti és általában közösségi közlekedési **menetrend, annál sokkal több, a hosszú távú tervezés alapja.** Ezért a haszna nem csak kizárólag a személyszállítás minőségének és szaldójának javulásában nyilvánul meg, sőt, az itteni – milliárdos – tételeknél nagyságrendileg nagyobb megtakarítást tud felmutatni az állami kézben maradó vasúti pályáknál, és áttételesen a Cargo-vállalatok szállítási lehetőségein is sokat tud javítani. Hogyan is lehetséges ez? Úgy, hogy **az ITF-es menetrend megmutatja, hogy hol van szükség és milyen szinten pályafelújításra,** miként lehet a kihasznált vonalakon a tehervonatoknak is növelni az átlagsebességüket. Lehetőség nyílik így un. slotokat fenntartására a Cargos vonatok számára, ezáltal az egyre inkább meghatározó és kiszámíthatóan „megrendelt” irányvonatokat is ütembe lehet állítani. A hazánk számára rendelkezésre álló EU-s források nem teszik lehetővé, hogy legalább az összes fővonalat felújítsuk az elkövetkező évtizedben, ezért célszerű a teljes, több száz kilométeres felújítások helyett csak a szűk keresztmetszetek felújítását elvégezni, így minden országrészben elérhetővé válik egy olyan szintű felújítás, ami az ottani vasúti közlekedési lehetőségeket ugrásszerűen javítja.

5. Összefoglalás

A 2004-ben sikeresen elindított váci pilotprojekt után 2006-ban a MÁV előkészítette a kelet-magyarországi ITF-es menetrendet, amiből a GKM-mel való egyeztetés után az ország kb. 1/4-én az éves menetrendváltáskor elindult az ütemes vasúti menetrend.

Az ITF-es vasúti menetrend első négy hónapjának részeredményeiből már első következtetések levonhatók (habár az előterjesztés három éves felfutással számolt), az eddigi adatok alapján kimutatható, hogy **az ITF-nek utasvonzó és egyben imázsjavító, bevétel- és egyben hatékonyságnövelő hatása van, ezért érdemes ezen a sikeres úton – a MÁV üzletágainak és a tulajdonosnak is – közösen továbbmenni.** Az elmúlt időszakban a társadalmat jelentősen érintő intézkedések (megszorítások, átlagosan több mint 35%-os tarifaemelés stb.) hatására az ütemes menetrenddel nem érintett vonalakon 10%-kal csökkent az utasforgalom, ezzel ellentétben az ITF-es vonalakon kis mértékű utasszám-növekedés tapasztalható már a bevezetési fázisban.

Az ITF az eddigi számítások, kimutatások alapján közel 2,8 Mrd Ft-os bevételcsökkenést ellensúlyozott, ami a teljesítménynövekedés okozta várható költségnövekedéssel összemérhető – **tehát azonos szaldó, ugyanakkora állami szerepvállalás mellett egy, az utasok által is elismerten jobb közlekedési rendszer alapjait sikerült bevezetni.** Különösen fontos, hogy ezt a pálya, vontató- és vontatott eszközök fejlesztése nélkül tudtuk elérni.

Az ITF koncepcionális alkalmazása jóval túlmutat a menetrenden, a rendszer arra is alkalmas, hogy „kijelöli” azokat a szűk keresztmetszeteket, amelyek megszüntetése a leginkább szükséges a vonatsűrűség növeléséhez, illetve az eljutási idő csökkentéséhez, áruszállítást figyelembe

véve pedig a pályacapacitás növeléséhez. **Az ITF tehát alkalmas a szűkös állami erőforrások hatékony allokálására is.**

A mobilitási igények növekedését követő, annak megfelelni tudó, korszerű, minőségi, ugyanakkor az állami költségvetést a jelenleginél kisebb mértékben terhelő közösségi közlekedési rendszer alapja az ITF lehet. A közösségi közlekedés sikeres reformja úgy történhet meg, ha az állami szerepvállalásban érintett közösségi közlekedési módok közötti hatékony munkamegosztás kialakul (jellemzően távolsági forgalomban a vasúti közlekedés válik meghatározóvá, a közúti buszos közlekedés jellemzően a rá- és elhordó szereppel bír).

A közlekedési szövetségek (BKSZ és a vidéki nagyvárosok tervezett közlekedési szövetségei) működésének alapját – ahogyan más országokban is – az összehangolt, kínálati közösségi közlekedési szolgáltatás **az ITF tudja csak biztosítani.** Az ITF sikerességét és nélkülözhetetlenségét bizonyítja a hazánkhoz hasonló adottságokkal rendelkező Csehország közlekedési rendszerének példája is. A teljes országot lefedően működik az ITF (cseh nyelvű megfelelője az IDS - Intergrovany Dopravni System), amely lehetővé tette, hogy nem csupán kínálati és ütemes, hanem valódi integrált ütemes menetrend legyen elérhető az egész ország területén.

Kiemelten fontos, hogy a hosszú távon fennmaradó vasúthálózat gazdaságos üzemeltetésére csak a megfelelő mobilitást biztosítani képes vasúti közlekedés fenntartása esetén lesz lehetőség. Ez pedig **az óránkénti, egyes mellékvonalak és járat típusok esetén a kétóránkénti közlekedést jelenti, egész nap és minden nap.** A csúcsidőn kívüli járatszám-csökkentés a korábbi tapasztalatok és a gazdaságossági összefüggések alapján **nem hoz(hat) eredményt,** a szolgáltatás kiszámíthatatlansága miatt inkább **csak „utaselriasztó” hatása ismert.**

Az ITF vasúti bevezetése után fél évvel már vitathatatlanul láthatók azok az eredmények, amik bebizonyították, hogy hazánkban is lehet sikeres vasúti reformot elindítani, és érdemes is ezen az úton továbbhaladni: a rendszer kiterjesztésével a vasúton és közúton egyaránt.