

Ipoly Unió

Környezetvédelmi és Kulturális Egyesület

A Nógrád Megyei Bíróság Pk. 60 140 / 1992/9. számú végzése alapján kiemelten közhasznú egyesület
2660 Balassagyarmat, Rákóczi fejedelem útja 18. Telefon/fax: (35) 300 – 217

Internet: www.ipolyunio.hu

e-mail: iroda@ipolyunio.hu

Az Ipoly Unió Egyesület véleménye Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter úrnak a 28 vasúti mellékvonal megszüntetését alátámasztó érveiről

1. „A MÁV vesztesége 8,7 %-kal (6,56 milliárd forinttal) csökkenthető.”

A MÁV gazdálkodása, a költségek elszámolása, maga a belső elszámolási rendszer – a 2002 végén indított legutóbbi „vasútreformnak” is köszönhetően – átláthatatlan. A két térségi vasúti kísérletnél próbálkoznak a költségeknek a teljes MÁV-étől történő elkülönítésére, de ismereteink szerint itt sincs száz százalékos eredmény. A 6,56 milliárd Ft vélhetően egy generált szám, mert most itt az volt a cél, hogy nagyot mondjanak. Az mindjárt látható, hogy az évi 80 milliárd körüli veszteséget produkáló MÁV gondjain ez semmit segít. A forint drasztikus gyengülése – és vélhetően a most elért árfolyamszint körül maradása – ezt a megtakarítást, ha igaz is lenne, felemészti. Vagyis az intézkedések következetes végrehajtása után a MÁV még ott sem tartana, ahol most van.

2. „A 28 mellékvonalon (a teljes pályahálózat 12,2 százaléka) csak az utasok 2 százaléka utazik.”

Honnan lehet ezt tudni? Nincs ugyanis viszonylati jegykiadás a MÁV-nál. (Ezt rég be kellett volna vezetni, de mintha szándékosan késleltetnék, mert egyes vonalakkal kapcsolatban nem az derülne ki, amit egyesek látni szeretnének.) Az utasok egy jelentős hányada a csatlakozó fővonalai állomásokon veszi meg a jegyét, bérletét, így a bevétel és az utasszám is ott jelentkezik, pedig valójában a mellékvonalon (vagy azon is) utazik. A vasúton utazók egy jelentős hányada semmiféle jegyet nem vált, ők tehát meg sem jelennek a statisztikákban. Az utaslétszám valószínű, hogy ennek ellenére kicsi, hiszen helyi érdekű vonal jellegükből eredően olyan helyeken vannak, ahol kevés ember él. De a kevés ember is ember. Az üzemméretet és az üzemeltetést kellett volna régen az igényekhez igazítani, de ez munka- és költségigényes, ezért ehhez csak itt-ott láttak hozzá. Ezek eredménye is többnyire félmegoldásokban merült ki. Az utasszám átlagával manipulálni látványos, de figyelmen kívül hagyja az átlag feletti utazási létszámokat. Erre a közvetlen környezetünkben is tudnánk példákat mondani: Felkerekedik egy iskola X-ből Y-ba kirándulni. A térségbe érkeznek csoportok az ország más részéből, sőt van példa különvonatok közlekedésére is. Konkrét példa: Május 3-án Budapestről 450 diák és kísérői egy különvonattal érkeztek a most halálra ítélt Balassagyarmat-Ipolytarnóc vonalra. A különvonatot a Keleti pályaudvaron rendelték meg, az árát is ott fizették be. Az oda-vissza 300 km-es vonatozásból 200 km esett a nógrádi vasút vonalára. A statisztikákban sem a bevételből, sem az utaslétszámból nem jelenik meg itt semmi. Ha nincs vonal, akkor soha az életben nem indul el ekkora – sem kisebb – csoport a térségbe autóbusszokkal. Jó marketinggel (nem csak vasút-, hanem térségmarketinggel is) pedig el lehetne érni, hogy az ehhez hasonló kirándulások rendszeressé váljanak. Bőven tudnánk hozni nyugati példákat arra, hogy a kis forgalmú vasúti vonalakat hogyan sikerült a turizmus szolgálatába állítani.

Az alapkérdéshez visszatérve: A számok vélhetően nem fedik a valóságot. A vasutat ténylegesen igénybe vevők száma vonalanként változó. A tényleges utasszám 30-50%-kal is több lehet egy-egy vonalon, mint amit nyilvánosságra hoztak. De itt meg kicsit kellett mondani.

3. „A 28 mellékvonalon (a teljes pályahálózat 12,2 százalékán) csak a teljes személyszállítási bevétel 1,1 százaléka képződik.”

A válasz benne van a 2. pontban adott válaszban. Az egyes mellékvonalakra eső bevétel nem különíthető el korrekt módon, tehát a közölt érték sem lehet korrekt, legfeljebb becslés eredménye.

4. „A 28 mellékvonalon vonalanként átlagosan csak 19 utas utazik.”

A válasz a 2. pontra adott válaszban megvan. Pontos utasszámlálási adatok alapján ez is csak becslés eredménye, amely nem érzékelteti az esetleges kiegyenlítetlenségeket, tehát nem számol utazási csúcsidőszakokkal.

5. „Előfordul, hogy egy-egy ilyen mellékvonali vonaton annyira kevés utas utazik, hogy azokat a MÁV-nak jobban megérné taxival utaztatni.”

Azon kívül, hogy ez az állítás igen cinikus, óriási butaság is. Ilyet egy miniszter nem mondhat. Jól jellemzi azoknak a „szakértőknek” a lelkivilágát, akik ezt a szájába adták.

6. „Több mint 200 milliárd forintba kerülne a szóban forgó 28 mellékvonal teljes felújítása.”

Nem derül ki, hogy ebből az összegből milyen szintre lehetne feljavítani ezeket a vonalakat. (A lassújelek felszámolása, a kiépítési sebesség visszaállítása, a kiépítési sebességnél nagyobb sebességre történő átépítés ívkorrekciókkal, a tengelyterhelés felemelése fővonalai értékre stb.) Sok olyan vonal van, ahol egy alapos karbantartás hosszabb távra megoldaná a gondokat, míg máshol fővonalai bontott anyagból látványos és hosszú távú eredményeket lehetne elérni. Ez utóbbit – főképp az elmúlt négy évben – vélhetően szándékosan nem alkalmazták. A páneurópai korridorok EU pénzekből finanszírozott felújítása során kikerült használható vágányanyag nagy részét a helyszínen összevágják és külföldön értékesítik. Pedig ez sokat segítene a mellékvonalak feljavításában is. A pályavasúti vezetők amúgy is szeretnek horribilis számokat mondani. Ha pedig erre kimondottan megkérik őket, akkor a közölt szám az eredmény.

A tisztán látáshoz ismerni kell még az alábbiakat:

A MÁV-nál egyszeriben olyan jól honorált „szakértők” jelentek meg, akik a közúti lobbizásai. Ők dolgozták ki a jelenlegi csomagot. Ez a 3500 km-es magyar mellékvonali hálózat kiirtásának csak az első lépése lenne. A háttérben készülnek az újabb 52 vonalat érintő csomagra is. Az a döbbenetes, hogy a vonalak mellett élők az EU csatlakozástól várták egy-egy vonal európai szintre történő feljavítását. Erre lehet uniós pénzt szerezni. Jó pár „halállistán” lévő vonalat a kistérségek szerepeltetni kívánnak a Nemzeti Fejlesztési Terv II.-ben. Félő, hogy ezeket a végső változathoz hatalmi szóval kihúzzák. Több régió is a vasút kapcsán kíván nyitni a határon túli területek felé. Ezek többnyire Trianon miatt elvágott vonalak, amelyek az EU-csatlakozás és a schengeni egyezmény kiteljesedése következtében születhetnének újjá. Ezért is döbbenetes, hogy a Vésztő-Kőrösnagyharsány, Zalaegerszeg-Rédcics és a Balassagyarmat-Ipolytarnóc vonalat is belevevették a csomagba. Mindhárom helyen társadalmi igény van a hiányzó vonalszakasz visszaépítésére és a két ország közti forgalom beindítására. A Ipoly Unió több mint egy évtizede hallatja hangját az egykori Ipoly-völgyi vasút felélesztése érdekében. Drégelypalánk és Ipolyság közt már régen vissza lehetett volna építeni a hiányzó mintegy 6 km-es részt. Ipolytarnócnál erre sincs szükség. Ráadásul a vonal egy szakaszát a szlovákok is használják. Ebben a hónapban terveztek egy összejövotelt a határ két oldalán élő politikusok, vasutasok bevonásával arról, hogy mikor és miként induljon be a személyforgalom Balassagyarmat és Losonc között, miután schengeni határ lesz. Másfél hete egy felhőszakadás miatt megsérült a pálya Nógrádszakál térségében. Az illetékesek gyorsan mondtak 600 millió és egymilliárd közti helyreállítási költséget. (Ennek természetesen a tört része igaz.) Erre hivatkozva a szlovákokkal fel kívánják mondatni a kormányközi megállapodást, vagy valószínűleg ezt az irreális összeget kínálják fel nekik: ha továbbra is járnak erre, akkor fizessenek. A „reformereknek” kapóra jött az árvíz, így került fel a vonal a listára. Vélhetően mindent megtesznek azért, hogy ne legyen helyreállítva. Nyilván azt is figyelmen kívül hagyták, hogy a szlovákok jelentős pályahasználati díjat fizetnek a magyar vonalszakasz használatáért. Ha ezt is figyelembe vesszük, akkor lehet, hogy érdekes dolgok derülnének ki a vonalszakasz veszteségének mértékéről.

A tisztán látás végett néhány további gondolat. A jelenlegi csomag az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció gyengített változata. Mivel sokba kerül, nem kívánják a megszüntetett vonalak rekultiválását. Vagyis 3500 km – mert ez a végső cél – sebet hagynának az ország testében.

A regionális szervezetbe tömörített Volán vállalatokat úgy kívánják jelentős központi források nélkül helyzetbe hozni, hogy odaadják nekik a megszüntetett vasutak piacát. Persze a forgalom átvételéhez új autóbuszok és felújított utak is szükségesek. Ennek költségét senki sem számolta ki. (Vagy pedig kiszámolták már régen, és azt is, hogy a közúti lobbinak mennyi hasznot hoz.) Nyilván a nem túl távoli cél a regionális nagy Volánok privatizálása

A Volán-vasút menetrend összehangolása azt jelenti majd, hogy legfeljebb a fővonalak mentén lesz vasúti személyszállítás, a mellékvonalak mentén minden esetben az autóbusz marad. Vagyis idén nem csak 900 km-en kívánják beszüntetni a vasúti forgalmat!

A 2500 fő vezető leépítése porhintés. Az Andrássy úti MÁV központ létszámát 2002 után duzzasztották fel a MOL-tól, ÁPV Rt.-től, és különféle, a vasúttal ellenérdekelt helyekről átigazolt főmunkatársak és csapataik számára. Csakhogy ők maradni fognak, és a megszüntetni kívánt vonalak vasutasaiból kívánják teljesíteni a kvótát. Sok jel már most erre utal.

Egy kivétellel minden „halállistás” vonalon meg kívánják szüntetni a teherforgalmat is. Ez az eladás előtt álló MÁV Cargo felé egy igen „kedves” gesztus, hiszen fuvarpiaci teljesítményeit akarják hatalmi szóval csökkenteni. Elhangzott az is, hogy ahol folytatni akarják az áru fuvarozási tevékenységet továbbra is, ott üzemeltessék ők a vonalat. No de az EU irányelvek szerinti szabad pályahasználat meg versenysemlegesség nem erről szól. Ezek az áruszállítási teljesítmények nem mérhetőek millió tonnákban – ennek is itt nem részletezett okai vannak –, de az érintett térségekben minden vasúton szállított tonna egy-egy lélegzetet jelent a tájnak, és az ott lakóknak. A kormányülés napján például Kétfodony községben tüntettek (és tüntetnek azóta is folyamatosan) a nehéz teherautóknak a község útjait, házait tönkretévő forgalma miatt.

A Diósjenő-Romhány vonal is szerepel a listán. A vonal évi több tízezer tonnás, ezután kényszerűségből közútra terelt teherforgalma tovább rontaná a helyzetet.

„Kitűnően” időzítették a vonal megszüntetések bejelentést. A vasutas nap hetén abban az évben, amikor a magyar vasút épp 160 éves. Mindezt reformként bejelenteni több mint arcátlanság, a szakma lenézése.