

Helyzetértékelés a magyar vasútról és a Dél-Dunántúli vasúti vonalokról:

Magyar vasút 2009.....

1. A kormány az EU-s alapelvekkel szemben a közúti közlekedést nagymértékben támogatja a vasúti közlekedés rovására!

Ma Magyarországon a vasutat igénybe vevő piaci felek az EU-ban kiemelkedően magas PHD-t (pályahasználati díjat) fizetnek az amúgy gyenge minőségű pályák igénybevételeért, addig a közúton használók csak részben fizetik meg a használati díjat, az okozott károkért viszont nem fizetnek! Már törvényi tervezet is van hazánkban a teherautók elektronikus úthasználati díjáról (fizetés a tényleges megtett km-ek után, GPS-alapú útvonalkövetés), de érdekes módon ezt a törvényt még nem akarják nálunk bevezetni (vajon miért nem?)!

Az állami szabályzás miatt ma Magyarországon a vasúti áruszállítás kb.1,5-2-szeresébe kerül a közúti áruszállításénak. A politikusokat természetesen az utakon, a házakban okozott károk nem érdeklik. Az ún.„beton-lobbi” nálunk minden normális észérvet lesöpör az asztról! Néhány éve Gyurcsány Ferenc miniszterelnök nagyarányú vasútfejlesztési tervekről beszélt: 160 km/órás sebességű vasútvonalak Budapestről a megyeszékhelyekre, és 1000 milliárd Ft értékű vasútfejlesztés. Ez a terv rövid idő múlva 500 milliárd Ft-ra lecsökkent, miért?:

Budapest rátette a kezét a vasútfejlesztési pénzekre, és „elmagyarázták” az EU-nak, hogy:

A metró is kötött-pályás közlekedés, és így igényt tartanak a vasút felújítási uniós pénzek nagy részére, amit az EU elvileg a leszakadó vidéki régiók felzárkóztatására tervezett. Másik nem elhanyagolható tény, hogy a jelenleg folyó vasút felújítási munkálatok nagy része is a budapesti elővárosi vasútvonalakon folyik (pl. Budapest-Székesfehérvár vonal).

A Budapesti 4-es metró a mai helyzetben egyértelműen egy soha meg nem térülő luxus-beruházás, miközben emiatt több száz km vidéki vasútvonal felújítása (pl. Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes) késik vagy elmarad!

Nagyon fontos EU-s alapelv:

A közlekedési ágak fenntartható fejlesztése: vagyis nem lehet állami közbeavatkozással a közlekedési ágakat (közút-vasút-vízi -légi közlekedés) a másik rovására fejleszteni. Nálunk erre a legjobb példa a nagymértékű közútfejlesztés, autópálya-építési láz 2-3 milliárd Ft/ km építési árakon, és mellette a vasúti mellékvonalak bezárási terve: kb.1000 km vasút bezárása kb. 5 milliárd Ft megtakarítást remélve. Eddig semmilyen vasútvonal bezárása nem jelentett tényleges, több milliárd Ft értékű megtakarítást az államnak. A vasúti költségek nagy része a több ezer fős „vízfejhez” köthető, de mivel ehhez a réteghez eddig még egyetlen egy politikus sem mert hozzányúlni, azért egyelőre tényleges költségcsökkentés nem várható. Kóka János 2006.körül említést tett kb.2500 fős „nyakkendős-létszámleépítéséről” a MÁV-nál, de ő is csak a vasútvonal-bezárási „tervét” tudta teljesíteni.

2.Vasútvonalak helyzete a Dél-Dunántúlon:

Jelenleg a régióban tényleges vasútfejlesztés nem folyik, a szinten-tartás ill. a „visz-major,, jellegű károk helyreállítása nem fejlesztés!

A legjobb állapotban a Budapest-Dombóvár-Pécs vasútvonal van, a vonal nagy részén 120 km / órás max. sebességű, melyen szintén vannak lassújelek, főleg Pusztaszabolcs és Budapest között, de általánosságban a vonal a régió legjobb állapotú vasútvonala. Az idén már 8 pár IC vonat közlekedik 2 óránként Budapest és Pécs között, 2010-ben már lesz egy 9. IC vonatpár is, érdekes módon a korábban megszüntetésre javasolt Somogy IC-hez kapcsolt pécsi vonatrésszel!

Sajnos a régió korábban másik „kirakat-vasútjának” számító Budapest-Siófok-Nagykanizsa vasútvonal 2009-re már nagyon lepukkadt állapotba került, a Balaton déli partján a vonal max. sebessége 100 km / óra helyett már csak 80 km / órás, és ezen belül is tele van 60 ill. 40 km / órás sebességkorlátozásokkal! Itt pl. az M7-es autópálya továbbépítése miatt megszűntek a Budapest-Nagykanizsa közötti IC vonatok. Mára csak néhány nemzetközi gyorsvonat maradt, de a pálya állapota miatt ezeken is alig van már utas.

A régió szégyenvasútja a Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes vonal. 1990-ben még 100 km / órás sebességű NEMZETKÖZI FŐVONAL mára egy ócska vicinális lett. Most a max. sebesség csak 60 km / óra, (Kaposvár-Somogyszob között néhány szakaszon 80 km / óra) Nem csoda hogy néhány hónappal ezelőtt a kerékpárosok megelőzték a dombóvári gyorsvonatot. Ma a 30 km-es Dombóvár-Kaposvár távot az útközben sehol meg nem álló gyorsvonat 40 perc, a minden-fánál megálló személyvonat pedig 1 óra alatt

teszi meg. 1990-es adatok: gyorsvonat: 23-25 perc, személyvonat-30-35-40 perc.

A Dombóvár-Kaposvár vasútvonal felújítása kb. 5-10 éve folyamatosan napirenden van, az idén nyáron sikerült Nagyberkiben és Batéban a 10 km / órás lassú-jeleket „kigyomlálni”. Ezzel kb. 2-3 perc menetidőt talán sikerült is nyerni, de a vonal állapota még így is katasztrofális!

Mellékvonali sebességek Somogyban:

A legjobb állapotú somogyi vicinális a Kaposvár-Mernye-Siófok vonal Kaposvár-Karád közötti szakasza. Majdnem végig 60 km / órás sebesség, és Kaposvár-Felsőmocsolád-Kisbárapáti között egész nap sok utas a jellemző.

A Karád-Siófok közötti rész most még életben maradt, de mivel itt a sebesség jelenleg csak 30 km / óra, ezért a mai állapotában nem versenyképes a közúttal. Amennyiben rövid időn belül nem emelik vissza az egykori 50-60 km / órás sebességet, akkor a vonalrésznek nincs jövője.

Kaposvár-Fonyód vonal:

Pár éve még 80 km / órás sebességű vonal volt, a pécsi-fürdővonat 45 perc alatt megtette az 53 km-es távot. Most a sebesség itt is csak 60 km / óra, telerakva 40 km / órás lassú-jelekkel, a személyvonatoknak kb.80 perces a menetideje, de a fürdővonat is 1 óra feletti időt „fut”.

Somogyszob-Balatonszentgyörgy vonal:

Néhány éve 50-60 km / órás sebességű vonal volt. A sebesség-csökkenés és a menetrend tönkretételének köszönhetően mára a legrosszabb állapotú somogyi mellékvonal lett.

A sebesség ma 30-40 km / óra, Somogyszobon pedig nem várják meg egymást a fővonalis és a vicinális vonatok. Így lett ez a vonal a tudatos vasút-tönkretétel „állatorvosi-lova”.

Nagyatád-Somogyszob vonal:

A Nagyatád-Somogyszob közötti rövid vasútvonal pedig a politika szégyene lett! Annak ellenére kívánták megszüntetni, hogy egész nap sokan használják a vonatokat.

Sőt több politikus még fenyegetőzött is, nem baj, ha most megmaradt a vasút, pár év múlva „eszik, nem eszik az utasok”, akkor is megszüntetik ezt a vonalat, és mindenki buszozhat Ötvöskönyiba, ahol több tízmillióssal beruházással átépítik a vasútállomást a buszok fogadására. Sajnos arra senki se mer gondolni hogy a mostani vonalat akár 80 km / órás sebességűre is fel lehetne emelni, és akkor max. 5 perces menetidővel a vasút egyértelműen győztes lehetne ezen a szakaszon.

3. Vonat vagy busz?

Az elmúlt néhány évben a politikusok miatt gyakran feltették ezt a kérdést, és azt is mondták nekünk, hogy a párhuzamos közlekedést be kell szüntetni, tehát ott, ahol most vonat és busz is van, ott a vonatot meg kell szüntetni!

Miért is?

Volt-e olyan hely az országban, ahol a párhuzamosságot úgy szüntették meg, hogy a busz-közlekedést csökkentették, esetleg teljesen megszüntették? Ugyanis a másik oldalon a vasúti személyszállítás teljes leállítása áll, és ott már csak a busz marad egyedül!

Az utolsó rúgást a vasút Kóka János minisztersége idején kapta, amikor csak a MÁV-nál volt jegyár-emelés, mondván sérti a verseny-semlegességet az, hogy a vasúti utazás egy kicsit olcsóbb a buszos közlekedésnél. Ezt a bravúrt!

És a többi verseny-feltétellel mi van, Kóka úr?

Ott ahol a vonatok csak 30-40 km / órával száguldoznak, és a busz simán megy 80-100 km / órás sebességgel, az milyen verseny?

Ott ahol a busz-parkot az elmúlt 5-10 évben szinte teljesen újracserezték, a vasúti kocsik 30-50 éves koraival is büszkélkedhetnek. A Bhv és By sorozatú kék személykocsik már javában elmúltak 40-50 évesek. A Bhv sorozat tavaly „ünnepelte” a MÁV-nál az 50 éves születésnapját, és ezekből még több száz darab fut a hazai vasútvonalakon. A mellékvonalakon gyakran előforduló Bzmoz típusú motorvonatok pedig még a csehszlovák ipar remekművei a KGST időszakából.

Ha a vasúti járművek is olyan jó állapotban lennének, mint az új beszerzésű autóbuszok és a pályák is jobbak lennének, akkor lehetne tisztességes versenyről beszélni Magyarországon!

Miért szeretnek az emberek mégis vonattal utazni?

Néhány apró dolog a vasúti közlekedés oldalán:

Kerékpárt, babakocsit, nagyméretű csomagokat gond nélkül lehet vonaton szállítani.

Buszon ezt nem lehet, vagy ha igen, akkor igen problémás.

A vonatokon van WC-lehetőség, a buszokon ez ritkán adódik meg. Ha van is WC a buszokon (a kiránduló-buszokra jellemző inkább), akkor se igazán engedik a sofőrök a használatát.

A vonatokon menet közben lehetőség van a mozgásra, mászkálásra, főleg hosszú úton ez nagyon jó dolog. Sötétben a vonatokon lehet olvasni, tanulni stb. mert van világítás. A buszokon este lekapcsolják a belső világítást, mert ez zavarja a sofőrt a vezetésben.

Télen a jeges, havas utakon sok településre nem mennek be a buszok (pl. Ecseny, Somogy megyében), a vonatok ha késésekkel is, de azért télen is közlekednek.

Vonaton általában még lehet dohányozni, és vannak hulladék-tárolók is, télen pedig a nagykabátnak is simán van helye.

A buszokon ezek szintén nem igazán jellemző tulajdonságok.