

# A magyar vasút 2020-ban...

**Perger Imre**

ny. MÁV igazgató

70 év egy szakmai folyóirat életében hatalmas idő. A bő harmadfél emberöltő alatt a technika, technológia hihetetlen fejlődést élt át, a politika, gazdaságpolitika is jelentősen változott. Érdeemes megvizsgálni mindezt a vasúti közlekedésben.

## A VASÚT 70 ÉVVEL EZELEŐTT

1950-ben a normál nyomtávú közforgalmú vasúthálózat építési hossza 8058,9 km (ebből 189 km villamosított), a vágányhossza 11 923,1 km volt. A vontatójárművekből 2160 gőzmozdony, 37 villanymozdony, 147 motor-kocsi. A személyszállítást 4155 személykocsi, 546 személyszállításra használt teherkocsi, 31 étkező, 25 hálókocsi szolgálta ki. Az áruszállítást 51974 teherkocsi biztosította. Ezen felül volt még 1099 kalauz- és poggyászkocsi, 300 szolgálati kocsi, 218 postakocsi és 54 árukísérő kocsi.

Az elszállított utasok száma 181 199 ezer fő, az utaskilométer-teljesítmény 6 497 millió, az átlagos utazási távolság 35,9 km volt. Az elszállított árumennyiség 40 551 ezer tonna, az árutonna-kilométer teljesítmény 5396 millió, az átlagos szállítási távolság 133,1 km volt.

Ezekon felül mintegy 2000 km korlátozott közforgalmú keskenynyomközű vasútvonal volt az országban.

Az eltelt 70 évben néhány új vasútvonal épült, ezek egy részén – a bányákat kiszolgáló vonalakon – már meg is szűnt a forgalom. Jelentősen bővült a kétvágányú és a villamosított vasútvonalak hossza, emelkedett a vonalak jelentőségük.

A személyszállításra berendezett normál nyomtávosságú vonalak száma három ütemben csökkent. Az első racionalizálás 1960-ban a trianoni határok által megszakított csonka vonalak felszámolása, a második az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció forgalomátterelése, a harmadik a 2007-2009. évi hálózati szolgáltatás-csökkentés volt.

A közlekedési munkamegosztás változása, a közúti forgalom erősödése, a közúthálózat fejlesztésének hatására – néhány erdei vasút kivételével – gyakorlatilag megszűnt a forgalom a keskeny nyomközű vasúthálózaton.

70 év alatt teljesen kicserélődött a vontató- és vontatott járműállomány. Eltűntek a gőzmozdonyok és a hozzájuk kötődő infrastruktúra, fejlődött a biztosítóberendezés-hálózat, és nőtt a központi forgalomirányítás aránya. Megtörtént a vasúti tevékenységi körök szétválasztása. Továbbra is megoldatlan a mellékvonalak sorsa, akadozik a közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás, hiányzik a közlekedési szövetségek rendszere.

## A MAGYAR VASÚT JELLEMZŐI NAPJAINKBAN

A MÁV 1993. június 30-án gazdasági társaságá alakult, majd önálló társaságokra bomlott. Az áru fuvarozást az osztrák tulajdonú Rail-Cargo végzi, a személyszállítás a MÁV-START feladata lett. A MÁV irányítása alá került a budapesti HÉV közlekedés.

A GYSEV integrált vasúttársaságként, pénzügyileg elkülönítve, megnövekedett hálózaton végzi a vasúti tevékenységet.

### 1. táblázat: A magyar vasúthálózat tengelyterhelésének megoszlása

| Tengelyterhelés tonna | 16  | 18   | 20   | 22,5     |
|-----------------------|-----|------|------|----------|
| MÁV km                | 264 | 1090 | 4936 | 686 + 37 |
| GYSEV km              | 22  | 0    | 298  | 116      |

### 2. táblázat: A magyar vasúthálózat síneinek életkora

| Sínek életkora év | -10    | 11-20 | 21-30 | 31-40 | 41-60 | 60-  |
|-------------------|--------|-------|-------|-------|-------|------|
| MÁV km            | 864+37 | 370   | 325   | 1927  | 2237  | 1282 |
| GYSEV km          | 130    | 86    | 0     | 0     | 220   | 0    |

### 3. táblázat: Fontos ismertető a mozdonyok és a személykocsik életkora

| Életkor 2017-ben év    | -2  | 3-5 | 6-10 | 11-15 | 16-20 | 21-30 | 30-   |
|------------------------|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|
| MÁV-START mozdony      | 0   | 0   | 25   | 10    | 0     | 70    | 706   |
| GYSEV mozdony          | 9   | 7   | 0    | 0     | 0     | 12    | 1     |
| MÁV-STAR motorvonat.   | 0   | 63  | 73   | 67    | 17    | 31    | 204   |
| GYSEV motorvonat       | *   | 3   | 7    | -     | -     | 12    | -     |
| MÁV-START személykocsi | **0 | 2   | 0    | 0     | 51    | 257   | 1 482 |
| GYSEV személykocsi     | 0   | 0   | 0    | 0     | 0     | 3     | 126   |

\*2018-ban 10 db FLIRT került beszerzésre \*\*2019-ben 20 db IC+ állt forgalomba

A vasúti áruszállítást már 40 különböző vasúttársaság végzi. A teljesítmény 90%-át az oszt-rák tulajdonú Rail Cargo Hungária tudhatja magáénak.

A MÁV-nak a KSH részére nyújtott 2018. évi adatszolgáltatása szerint a vasúti pályák építési hossza 7005 km normál és 37 km széles nyomtávú vonal. Ebből nem villamosított 4330 km (továbbá 37 km széles), villamosított 2675 km, kétvágányú 1202 km (ebből 12 km nem villamosított). Az összes üzemeltetett vágányhossz 10 535 km normál és 106 km széles nyomtávú vágány, amelyből 5115 km villamosított, 5420 (és 106 széles) km nem villamosított. A GYSEV 2017. évi adatszolgáltatása szerint a vasúti pályák építési hossza 436 km, ebből egyvágányú 419 km, kétvágányú 17 km. Villamosított 394 km, nem villamosított 42 km. A vasúti szolgáltatás minőségét jelentősen befolyásolja a pálya tengelyterhelése és a beépített sínek életkora.

A MÁV foglalkoztatott létszáma 18 156, a GYSEV-é 1828, a MÁV-START-é 13 963 fő volt.

## A KÖVETKEZŐ ÉVEK FELADATAI

Az építési hosszból és a pálya elméleti 50 éves élettartamából következik, hogy évente 140 km vasútvonalat kellene felújítani. Ehhez képest az egyes csoportokban van 3959 km, tehát 28 évnyi felújítás a hiány, amelyet sürgősen pótolni kellene. (Ehhez jön még a vonalinal lényegesen korosabb állomási vágányhálózat rendbetétele.) A feladat nem reménytelen, hiszen 1961 és 1970 között a MÁV 10 év alatt 3131 km vasúti felépítményt cserélt ki. A fenti számítással a GYSEV-nek éves szinten 9 km vonalat kellene felújítania. Náluk csak az 50 év feletti vágányok cseréjére lenne szükség, amely mintegy 10 évnyi elmaradást fed. Ki kell helyezni a karbantartás elmaradása miatti lassújeleket. A közúttal nem versenyképes pályasebesség emelése, a korszerűtlen biztosítóberendezések cseréje, valamint az utaskomfort biztosítása mind-mind fontos és nagy költségigényű feladat.

A GYSEV az elmúlt évek következetes fejlesztéseinek eredményeképp a fővonala kivételével

gyakorlatilag korszerűsítette a vonalhálózatát. A MÁV-tól üzemeltetésre átvett vonalak villamosítása és korszerűsítése megtörtént, korszerű utasperonok épültek, megújult az utastájékoztató, üzembe helyezték a központi forgalomirányítási központokat. Gyakorlatilag a Győr–Sopron fővonal korszerűsítésének teljes elvégzése maradt feladatként.

A MÁV hálózatán az elmúlt évek hálózatfejlesztései csak részeredményeket hoztak. Az ETCS beruházás csúszása miatt egyik felújításnál sem sikerült a tervezett 160 km/órás sebességet bevezetni, ehhez hiányoznak a korszerű vontató eszközök és személykocsik. A felújított vasútvonalak karbantartása sem biztosított (ennek szomorú példája a ceglédi vonal helyzete). A budapesti fejállomások és a fővárosi vonalhálózat a korszerű szolgáltatás kerékkötői, utasriasztók.

Az EU finanszírozású pályafejlesztések rendkívül drágák, lassúak, többségük befejezetlen. Az elmúlt években megújult vonalszakaszok (Rákosrendező–Esztergom, Szolnok–Püspökladány, Szajol–Békéscsaba, Kelenföld–Balatonszentgyörgy, Kaposvár–Fonyód) és a most folyó felújítások (Rákos–Hatvan, Kelenföld–Pusztaszabolcs, Püspökladány–Debrecen) csak részeredményt jelentenek. A nagy falatok (hegyeshalmi, szobi, gyékényesi, záhonyi, miskolci, szegedi, pécsi vonal) még hátra vannak. A korridorok 22,5 tonnás tengelyterhelésének biztosítása hatalmas feladat. A villamosítandó vonalak száma sem csökkent érdemben a sátorlajújhelyi villamosítással. A MÁV saját erős korszerűsítései éves szinten csak néhány km vonalkorszerűsítést jelentettek (Dombóvár–Kaposvár, Püspökladány–Biharkeresztes, Mezőzombor–Sárospatak) és évekig tartottak. A kelebiai vonal vitatott korszerűsítése minden erőforrást felemészt majd. Adósak vagyunk az ETCS rendszer üzembe helyezésével és a hídprovizóriumok eltüntetésével. A központi forgalomirányítás bővítésére is van még mit költenünk. Annak ellenére, hogy a 2018. év végi kormányhatározatok jól megfogalmazták a teendőket, azok eredményére sokat kell várunk, mivel a budapesti vasútvonalak és állomások rendbetétele nehéz feladat. A Duna alatti alagút megvalósulását talán unokáink

fogják csak megérni. A repülőtéri vasút is egy emberöltő óta készül. A magyar vasúthálózat Bermuda háromszöge a Kőbánya-Kispest, Nyugati, Keleti, Kelenföld térség rendbetételére a megvalósítható elképzelések sincsenek kidolgozva.

Ami reménykeltő: a MÁV-START 115 db villamosmozdony beszerzéséhez tendert írt ki. Ha megkapja a kormányzati támogatást a hitelfelvételhez, akkor néhány éven belül megkezdődhet a 40 éves V43-as mozdonyok nyugdíjazása. Várjuk a 40 db villamos motorvonat forgalomba állását is. A dízelmozdonyok és motorkocsik cseréjére azonban még nincs elképzelés. A szolnoki IC+ kocsik jelenleg ismert mennyisége sem lesz elegendő a belföldi és a nemzetközi feladatok ellátására. Az ezernél több, 40 éves átlagéletkorú személykocsi lecserélése motorvonattal vagy személykocsival is a jövő feladata.

A következő évek vasútpolitikájának feladata a beszerzés, felújítás, karbantartás egyensúlyának helyreállítása lenne. Ehhez az évtizedes lemaradások korrigálása elengedhetetlen, és ezzel párhuzamosan szükséges az európai átjárható közlekedéshez szükséges műszaki fejlesztési és szabályozási elvárásokat is teljesíteni. Ehhez rengeteg fejlesztési forrásra lenne szükség. Korrekt, gazdasági számításokkal alátámasztott politikai döntés és annak következetes végrehajtása szükséges a hálózatnagyságra, a szolgáltatás terjedelmére, az alágazatok munkamegosztására és mindezek finanszírozására.

Optimizmusunkat csökkenti a tapasztalat: a MÁV 100 éve megfogalmazott fejlesztési elképzeléseinek egy része még mindig előkészítési fázisban van.



RAIL TRANSPORT  
IN HUNGARY IN 2020...



DIE UNGARISCHEN EISENBAHNEN  
IM JAHR 2020...