

EMLÉKEZTETŐ

az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságának üléséről

Időpont: 2019. május 22. szerda, 14:00 – 16:15

Helyszín: MTA Székház
(Budapest, Széchenyi István tér 9. Elnöki Tanácsterem)

Az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottsága (KJTb) 2019. május 22-én tartotta idei második ülését, amelynek témája *A magyar vasúti közlekedés jelene és jövője* volt. Az ülést a KJTb elnöke, **Dr. Timár András** nyitotta meg, aki bevezetőjében a téma fontosságára és időszerűségére hívta fel a figyelmet.

Köller László vasúti szakértő *Országos és budapesti vasútfejlesztési stratégiák* című előadásában kronologikus áttekintést adott a magyar vasúti hálózatnak a nemzetközi hálózatba való illeszkedését célzó vasútvonal-fejlesztési stratégiák (TER, TINA, Helsinki Folyosók, EKSF, ISPA, KÖZOP, IKOP, CEF) tartalmáról és eredményeiről. A vasúti szakemberek által meghatározott igények évtizedek óta tartóan és többszörösen meghaladják az erre fordíthatónak ítélt hazai és nemzetközi (EU) forrásokat, ezért szükség volt a projektek sürgősségi sorba-rendezésére és a szűk keresztmetszetek kiváltását szolgáló, kisebb költségű, elsősorban biztonság-növelő és szolgáltatásiszínvonal-javító (GSM-R, ERTMS, ETCS) projektek előtérbe helyezésére. Ezek megvalósítása is késedelmesen folyik. Külön foglalkozott a budapesti vasúti hálózat fejlesztésére készült koncepciókkal, amelyek végrehajtása szintén lassan halad (a fejlesztések kevesebb, mint 50%-a valósult meg a kitűzött határidőre). Végül bemutatta a vasútfejlesztési stratégiákban szereplő főbb projekteket is: V0 tranzit vasútvonal, Bp. Nyugati pu. - Déli pu. vasúti alagút, komplex vasúti- és ingatlanfejlesztések, Nemzetközi Nagy Sebességű Vasútvonalak és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (BUD) nagyvasúti kapcsolatának létrehozása.

Dr. Fenyves László (MÁV) *A vasúti forgalom – üzemeltetés és fejlesztés kihívásai* című előadásában először a vasúti közlekedéssel szemben támasztott követelmények és a társadalmi-gazdasági környezet változásait elemezte a szolgáltatások, az üzemeltetés és a technológia szempontjából. Kiemelte, hogy egyrészt a számos, nem összehangoltan működő szabályozó intézmény, a vasúti társaságok megnövekedett száma (több mint 50), másrészt a Vasúti Vizsgaközpont megszüntetése nem eredményezte a szolgáltatások minőségének elvárt és tervezett javulását. Az utas és a fuvarozó menetrendszer

közlekedést kíván, ám a szolgáltató pályavasút és a vasúti társaságok egyeztetése ellenére 2018-ban összesítve 4 évet kétek a vonatok Magyarországon. A kb. 7250 km hosszú vasúthálózaton összesítve kb. 3300 km hosszon állandó, kb. 480 km hosszón ideiglenes lassújelek nehezítik a pontosság követelményének kielégítését. Komoly előrelépés történt viszont az európai vasutak vonatforgalmi információs rendszerének kiépítése (TIS), a fedélzeti GPS rendszerek telepítése, az utastájékoztató (ELVIRA, Vonatinfo) és az internetes jegyértékesítés elterjesztése területén. Sürgető a szabályozás egyszerűsítése, a napi 100-150 üzemzavar számának jelentős csökkentéséhez elengedhetetlenül szükséges infrastruktúra mielőbbi korszerűsítése, ehhez a megfelelő források biztosítása.

Dr. Farkas Gyula (Rail Cargo Hungaria) *A vasúti árufuvarozás fejlesztési lehetőségei* címmel tartott előadásában először a vasúti árufuvarozás három fő termékéhez (egykes kocsik-, irányvonal- és intermodális konténertovábbítás) kapcsolódó forgalomnak, illetve a vasúti áruszállítási teljesítmény szerkezetének (nemzeti, export, import és tranzit) az utóbbi évtizedekben megfigyelt alakulását ismertette statisztikai adatok alapján. Kitért a fuvarozatók főbb igényeire (rugalmasság, termelékenység, hatékonyság, kiszámíthatóság, megbízhatóság), amelyeket a fejlesztések tervezése során figyelembe kell venni. Közép- és Délkelet-Európában 8 vasúti társaság a piac 75%-a, bár a működési engedéllyel rendelkező társaságok száma több, mint 700. A hazai árufuvarozás 2/3-a közúton, 18,5%-a vasúton bonyolódik le (ez utóbbi az EU tagállamok 17%-os átlagértékéhez közel esik). A közúti árufuvarozás ¾-e belföldi, a vasúti árufuvarozás több mint ¾-e nemzetközi forgalom. A vasúti árufuvarozás versenyképességének fokozásához az EU és a nemzeti kormányok együttműködésén alapuló, a fejlesztést támogató környezet kialakítása elengedhetetlen. Hazánkban a legnagyobb lehetőségek a nemzetközi (főleg tranzit) konténeres vasúti árufuvarozás fejlesztésében rejlenek. Befejezésül a tranzit-szerepünk növelését célzó kombinált fuvarozást ösztönző program főbb elemeivel (vasútvonalak és gördülő állomány korszerűsítése, terminálok létrehozása, ösztönző szabályozás alkalmazása) foglalkozott.

Dr. Liegner Nándor (BME) *A hézag nélküli vágányok és acélhidak kölcsönhatásainak számítása terén elért kutatási eredményeket* ismertető előadásában egy kéttámaszú vasúti acélhídon elvégzett mérésorozat eredményeit ismertette részletesen. Ezek során a különböző irányú és eltérő sebességű, gyorsulási vasúti jármű okozta vízszintes elmozdulásokat mérték a mozgó saru irányában. Bár ezek alig néhány milliméteres nagyságrendűek voltak, az eredmények fontosak és a gyakorlatban használhatók a hídon átvezető hegesztett vágány biztonságos hosszának megállapításához, a vágányépítési költségek esetleges csökkentéséhez.

Az előadásokat követően feltett kérdésekre az előadók válaszoltak. Az így kialakult eszmecsere során **Bessenyei Gábor** hozzászólásában utalt a vasút alulfinanszírozásának előzményeire, a vasút önfinanszírozóvá tételére tett kísérletek kudarcára. Kiemelte a lassújelek és az üzemzavarok felszámolásának nemzetgazdasági jelentőségét. Kérdésként vetette fel, mikorra valósulnak meg a mai fejlesztési tervek, s azok vajon nyereségesek lesznek-e? A magyar vasutat érintő problémák, már a 70-es, 80-as években is fennálltak, a szakemberek által szükségesnek ítélt forrásokat azonban a költségvetésből sohasem kapta meg a MÁV! **Timár András** közbevetette, hogy mivel kapitalizmusban élünk és EU tagként országunkban piacgazdálkodás folyik, meddő továbbra is kizárólag az államtól várni a vasút fejlesztésében felhalmozódott hiányok enyhítéséhez szükségesnek ítélt összegek folyósítását. **Katona András** a rendező pályaudvarok várható sorsa iránt érdeklődött, s arra is kíváncsi volt használják-e még a kocsiforduló időt a termelékenység mércéjeként. Véleménye szerint az Európai Unió egyes, a vasúti szállítással kapcsolatosan kitűzött távlati (számszerűsített) céljai irreálisak, ezért felülvizsgálandók. **Farkas Gyula** válaszában kifejtette, hogy a szórt áruegy-forgalom tartós csökkenése miatt a rendező pályaudvarok száma a 2007-es 35-ről mára 17-re csökkent, s ez a folyamat várhatóan folytatódik (ma a magyar vasúton évi 10 millió tonna szórt áruegyet szállítanak - ez 450 000 kamion-fuvarral egyenértékű). A rendező pályaudvarokat egyébként a V0 tranzitvonalon kívülre lenne célszerű áthelyezni. A kocsiforduló-időt ma is használják a termelékenység jellemzésére (Pozsony-Pireusz viszonylatban értéke pl. 14 nap), elsősorban a konténerforgalomban. Egyetértett azzal, hogy a tendenciák alapján egyes EU célok határidőre való elérése egyre valószínűtlenebbnek tűnik. **Köller László** ez utóbbi megállapítás alátámasztására hozzátette, hogy a következő EU költségvetési ciklus (2021-2028) várhatóan a jelenlegi (2014-2020) ciklushoz mérten kevesebb vasúti fejlesztésre fordítható EU támogatást tartalmaz majd, ami nem jó

előjel, hiszen számos rendszerszintű fejlesztés többéves késésben van, elsősorban a hazánkban áthaladó nemzetközi vasúti folyosókon. **Fenyves László** véleménye szerint az Európa Unió hibát követett el, amikor a jogi és műszaki szabályozás jelentőségét a vasút revitalizációjában túlértékelte. Az árufuvarozás és a személyszállítás számvetési szétválasztása lehetetlenné tette az áruszállítás és a személyszállítás közötti keresztfinanszírozást, megakadályozta, hogy a (közben külföldi tulajdonba került) nemzetközi áruszállítási tevékenység nyereségéből pótolják a személyszállítás veszteségeinek egy nem elhanyagolható részét. **Liegner Nándor** véleménye szerint a magyar vasút (jelenlegi állapotában) nem csak kapacitását, hanem szolgáltatásainak minőségét, munkaerő-ellátottságát tekintve is kimerült. Ha gazdasági-társadalmi szempontból a vasút teljesítő képességét növelni kívánjuk, akkor ez csak rendszerszertelemetű megközelítésben, makroszintű intézkedésekkel, azok megfelelő finanszírozási forrásait is biztosítva lehetséges.

A vitát lezárva **Timár András** elnök megköszönte az előadóknak a magas színvonalú, érdekes előadásokat, valamint a hozzászólók aktivitását. Ezt követően röviden beszámolt az MTA VI. Műszaki Tudományok Osztályának legutóbbi ülésén az MTA és a Kormány között az akadémiai kutatóintézetek átszervezésével kapcsolatos, folyamatban lévő egyeztetésekről elhangzott tájékoztatóról. Ismertette, hogy az Osztály (a KJTb tagjai 61%-ának támogatása alapján) határozatban javasolta **Barsi Árpád** átjelentkezését a Földtudományok Osztályából a KJTb-be és **Hennel Sándor** köztisztviselőt.

Végül Dr. **Varga István** (BME) adott rövid tájékoztatást a KJTb és a Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság (LOÁB) 2019. szeptember 18-án, szerdán a ZalaZone Járműipari Tesztpálya meglátogatásával egybekötött, *Az önzetett járművek fejlesztésével és a közlekedésre gyakorolt várható hatásaikkal foglalkozó, kihelyezett együttes ülésének előkészítéséről*. Felajánlotta, hogy az egyéni eljutás nehézségeire való tekintettel a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara kész különjáratú autóbuszot biztosítani a helyszínrre utazáshoz. Javaslatát elfogadva a KJTb úgy határozott, a titkár által kiküldendő kérdőívvel célszerű felmérni az ülésen részt venni kívánó bizottsági tagok és állandó meghívottak körét.

Budapest, 2019. június 6.

Dr. Timár András
elnök

Dr. Török Ádám
titkár