

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 késtek a vonatok Magyarországon. A kb. 7250 km hosszú vasúthálózaton összesítve kb. 3300 km hosszon állandó, kb. 480 km hosszszon 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-, irányvonat- 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 használhatóak 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 üzembzavarok 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 több-éves 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, megakadályozva, 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

Melléklet

Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem