

Beszédtervezet
Fónagy János államtitkár úr részére
XX. Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia
"A közlekedés jövője a múltban; a vasút meghatározó szerepe a közösségi
közlekedésben"
Bükkfürdő, 2019. április 10.
(Caramell Premium Resort Superior, 9740 Bük, Európa út 18.)

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!
Kedves Kollégák!

Tisztelettel köszöntöm Önöket – úgy is, mint a KTE Elnöke – az immár éppen huszadik alkalommal megrendezett Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencián, amely ismét kiváló lehetőséget teremt mindannyiunk számára, egyrészt hogy megvitassuk a közlekedési szakmát érő aktuális kihívásokat, másrészt hogy segítsük egymást ezek leküzdésében.

Az ember persze mindig is számtalan nehézséggel találta szemben magát, ha arról volt szó, hogy el kell jutni egyik helyről a másikra, akár gyalogszerrel, vagy lóháton, netán szekéren.

A minőségi ugrást a vasút jelentette. Nemcsak a sebességnövekedés miatt, hanem azért is, mert **tömegek számára teremtette meg a (többé-kevésbé biztonságos) utazás lehetőségét.** Ebbéli szerepe még ma is meghatározó.

Az ipari forradalom korában létrejött találmányok és az azok nyomán megvalósult fejlődés folytatásaként a XIX. század második felében különösen gyorsan fejlődött a közlekedés. Ebben **meghatározó fontossággal bírtak a nagy vasútépítések,** melyek révén új területeket kapcsoltak be a gazdaság vérkeringésébe, új nyersanyagforrásokat tártak fel és használtak ki, s jelentősen kitágult az értékesítési piac.

A vasutakon a fővonalak kiépüléséig, az 1880-as évek elejéig tartó **első korszakban a teher- és személyszállítási két alapfunkció hamar megjelent.** A teherszállítás specializálódása, ipari és kereskedelmi felhasználása, majd a személyszállítás jelentős változásokat okozott Magyarországon is, hiszen **népesség-, életmód- és területbeli kiegyenlítődést generált,** az iparosodás fontos előfeltétele volt.

Ezzel megkezdődött a gazdasági élet átrendeződése, hozzásegített egyes szolgáltatások gyors elterjedéséhez, a **postaszállítás fő eszközévé vált** és a területfejlesztési politikát is meghatározta. A periódus végén a vasutat már katonai mozgósításra is használták, új távlatokat nyitva a hadviselésben.

Mindebből látható, hogy **a vasútnak már az építése első korszakában is a gazdasági mellett komoly társadalmi és stratégiai hatásai voltak.**

A vasút új értékeket és életmódbeli szokásokat is közvetített a lakosság felé. Itt elég, ha csak a fővonalak mentén fekvő települések lakóinak árucikkkel való ellátására, a **polgári életforma gyors terjedésére**, az „ünnepi öltözékben” való utazásra gondolunk.

A vasúttal az **utazási szokások is megváltoztak**, mert sokkal gyorsabban lehetett eljutni az egyik pontból a másikba. A tömeges szállítás miatt a **díjak rendkívül kedvezőek voltak** a korábbi eszközökhöz képest. Így az új szállítási mód **elősegítette** a lokálisan távol lévő családtagok, barátok, ismerősök **kapcsolattartását is.**

1840-1880 között a világ vasútjainak hossza 8.000 km-ről 360.000 km-re nőtt, s így – eltérő mértékben ugyan, de – átszőtték valamennyi kontinenst.

Magyarországon a kezdetektől a kiegyezésig (1867) mintegy 2000 km hosszú vasúthálózat alakult ki.

A magyar közlekedés számára **az Aranykort a dualizmus időszaka jelentette**, amikor a vasúti hálózat a magyar kormány jelentős szerepvállalásával fejlődött.

A korszak nagy közlekedéspolitikusa **Baross Gábor, a „vasminiszter”**, megvalósítva Széchenyi elképzeléseit, a vasutat nemzetpolitikai ügyé tette és bevezette a zónatarifa-rendszert, amivel arányaiban olcsóbbá vált messzire utazni. **Az új díjtételek nem csak a vasutak jövedelmezőségét, hanem a vasút kereskedelmet, mezőgazdaságot, ipart fejlesztő hatását is figyelembe vették.**

A magántökeből épül pályák többségét Baross megvásároltatta az állammal, így az államvasút jelentős része magánvasutakból állt össze. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1869-ben elrendelte, hogy az államkincstár kezelésébe vett Magyar Északi Vasút és a közeljövőben megnyíló Zákány-Zágráb vonal neve **Magyar Királyi Államvasutak** legyen, így alakult meg **a mai MÁV jogelődje.** A magyar vasúthálózat jelentős részét kiépítő magán vasúttársaságokat pénzügyi nehézségek miatt kevés kivétellel államosították; vonalaikat és járműveiket a Magyar Királyi Államvasutak vette át.

Az első világháború kitörésekor **a történelmi Magyarországon 21200 km vasútból 18933 km volt a MÁV kezelésében** (44,3% állami tulajdon, 55,7% állami kezelésű magántulajdon). A pályaépítéssel egy időben közel **1500 vasútállomás** is felépült, továbbá a történelmi Magyarország területén **1600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal** (a mai kisvasutak és közúti vasutak elődei) is megépült.

A sugárirányú pályákat két nagy kör kapcsolta össze. A külső gyűrű Brassó és Krakkó vonalában futott, majd Trieszt felé kanyarodott délnek, a kisebbik kör a Pancsova-Arad-Nagyvárad-Munkács-Kassa-Fülek-Pozsony-Graz útvonalon ért le az Adriáig.

A trianoni békediktátum következtében a vasúti hálózat kétharmadát elvesztettük. Ez kétszeresen is nehéz helyzetbe hozta a vasutat: egyrészt a történelmi **Magyarország közlekedési hálózatait 50, más adatok szerint 53 ponton vágta el a gyakorlatilag átjárhatatlan új határ** a nyílt pályán az európai vasúti hálózatról, ráadásul a második vágánypárt is fel kellett szedni Északon Salgótarján, délkeleten Kiskunlacháza és Lökösháza előtt. Ezt az új határt közismerten a belső vasúti körről történő levágás mentén alakítottak ki, meghazudtolva a győztes fél által hangoztatott etnikai elvet. A határ ilyenén megvonásának persze - a győztesek részéről - jó oka volt, biztosítani akarták ugyanis a katonai elszigetelést és az egymás közti csapatmozgásokat, illetve áruikat dél felé könnyen el szeretnék volna juttatni. Nem véletlen tehát, hogy gyakorlatilag ma is az országunk szinte teljes egészében "körbevonatozható".

A békediktátum következtében **a vasúti hálózat** – az ország területéhez hasonlóan – **jelentősen lecsökkent: 22.000 km-ről 8.700 km-re, majd néhány új vonallal kb. 10.000 km hosszban állandósult.** Ugyanakkor szerkezete is eltorzult az új országhatáron kívülre került, főként transzverzális vonalak elcsatolása miatt.

Ebben a korszakban jelentett először jelentős konkurenciát a vasútnak a közúti közlekedés. Korábban azért nem, mert **Magyarországon a közúti közlekedés kifejlődése meglehetősen lassan ment végbe.** A közúthálózat fejlesztésében döntően a Habsburg birodalmi szempontok voltak meghatározók. 1890-től szabályozta törvény az utak építését, fenntartását és igazgatását. A gépjárművek igazából csak a századforduló táján kezdtek megjelenni az utakon. A posta például előbb motoros levélgyűjtő tricikliket, majd gépkocsikat helyezett üzembe, 1910-ben Horvátországban pedig már autóbuszjáratot is indított. Egyes városokban szintén megjelentek az autóbuszok, de a gépjármű-közlekedés jelentősebb fejlődése csak a világháború után kezdődött meg.

A közúti közlekedés által támasztott kihívásnak ekkor **a hazai vasúttársaságok saját busztársaság alapításával** próbáltak elébe menni: 1927 februárjában a MÁV, a Déli Vasút, a GYSEV, a Budapest-Tiszai Helyiérdekű Vasút és az Autótaxi Budapest Automobilközlekedési Rt. megalapították a **MÁVAUT** távolsági busztársaságot, egy évvel azután, hogy a Déli Vasút Budapest és Székesfehérvár között már megpróbálkozott a közúti csomagszállítással.

Az Osztrák-Magyar Monarchia idején **a császári és királyi fővárosok közötti kapcsolat alapvető jelentőségű** volt. A két várost összekötő vonal Vác és Pozsony érintésével több szakaszban már az 1850-es évek első felében elkészült, így Budapest első távolsági vasúti eljutási lehetősége lett. A történelmi útvonal az országhatárok

változása nyomán az 1920-as években a győri útirányra terelődött át, és azóta is itt van jelen.

A viszonylat utasforgalmának további dinamikus növekedését hozta az utóbbi 10 évben a railjet-szerelvények megjelenése, a bécsi főpályaudvar létesítéséből eredő **menetidő-csökkenés** és a **járatsűrűség fokozatos növelése: az utasszám megduplázódott** a két város viszonylatában – az egyre erősebb közúti verseny ellenére is.

Emiatt **2020 végétől újabb fejlesztés** (bő negyed órás menetidő-csökkentés és eljutás biztosítása minden órában) van napirenden. Távlati tervként szerepel a **V4 országok fővárosait (Budapest, Pozsony, Prága, Varsó) összekötő nagysebességű vasútvonal** létesítése, melyet a Budapest és Bécs között közlekedő vonatok is használhatnának újtjuk jelentős részén.

Ez azonban ismét felszínre hozza a történelmi kérdést: a **Duna melyik partján** (vagy megosztva milyen arányban melyik partján) **haladjon a vonal**? A magyar érdekek szerint Győr hálózatba kapcsolása esszenciális kérdés, gazdasági fajsúlya lényegesen nagyobb a Budapest-Pozsony vonalon található bármely településénél, így a jobb parti vonalvezetés a támogatott, a Duna keresztezése a nagysebességű vasúttal csak Pozsony magasságában javasolt.

A trianoni döntés, a két világháború pusztítása, gazdasági válságok és elhibázott politikai döntések katasztrofális **következményeit a közlekedés egésze megsínylette**, nyomait a vasúti infrastruktúránk is kényszerűen magán viseli.

Az utóbbi években azonban jelentős korszerűsítési beruházások indultak és valósultak meg, részben Európai Unió támogatásból, részben hazai forrásból.

A Kormány nagy hangsúlyt helyez a vasút fejlesztésére, ennek hatásai az eljutási sebességben, korszerűbb járművekben, biztosító berendezésekben és a wifi-hálózat egyre szélesebb körű hozzáférhetőségében, valamint az utaskiszolgálás színvonalának emelkedésében jelentkeznek.

A járműpark fokozatos korszerűsítése az utasok számának megtartása mellett **technológiai fejlődést** is jelent sok esetben, ami a közlekedés biztonságának és vasúton az állomási kapacitások foglaltságának javulását hozhatja magával.

A közösségi közlekedés részarányának javítása azért fontos, hogy a közúti kapacitások – melyek városi övezetben többnyire nem bővíthetők tovább – **ne váljanak elégtelenné a megjelenő igények számára**. Éppen emiatt különösen a nagyobb városok elővárosai és egyes távolsági gerincvonalak forgalmának lebonyolítására **a vasúti közlekedés fejlesztése a prioritás**.

Az **autóbusz-közlekedés** középtávon ezeken a viszonylatokon csak olyan esetekben marad meg, ahol vasúti infrastruktúra nem áll rendelkezésre, vagy feladatára nem alkalmas, illetőleg egy utazási lánc az elővárosi szegmensben túl rövid lenne ahhoz, hogy egy köztes átszállás a busz és a vonat között felvállalható legyen az így kialakuló menetidő tekintetében.

Megtartva a közösségi közlekedést állami feladatként, az **egységes menetrendi rendszer** ezen feltételek mellett úgy alakul ki, hogy a **szolgáltatási színvonal emelkedik**, megfizethető marad, a költségvetés teherbíró képességét, a nemzetközi- és határkapcsolatokat figyelembe veszi. **Az autóbuszok vasúttal párhuzamos relációi megszűnnek**, helyettük a nem párhuzamos szakasz rá- és elhordó funkciót felvéve alakul át, tehát a vasútállomások és megállóhelyek környezetében csatlakozást biztosít. Ennek technikai feltételeit ki kell alakítani, valamint a **tarifális átjárhatóságon** is fejleszteni szükséges ahhoz, hogy a korábban csak közvetlen eljutásokkal elérhető díjszint és egyszeri jegy- vagy bérletvásárlás az utasok jelentős részének megmaradjon, és így az átszállási kényszer adott esetben ne okozzon számottevő elpártolást.

Ez közös munka, amely a **Miniszterelnökség**, az **NVTNM** és a közvetlen tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó **MÁV, Volánbusz**, valamint az **ITM, PM, Főváros, GYSEV, KTI** magas színvonalú képviselőjével folytatódik.

Professzionálisan összehangolt, korszerű és gazdaságos közlekedés nélkül nincs mobilitás, amelynek hiányában viszont nem lehet működtetni az országot.

A Kormány a közlekedés ügyét ezért nemcsak infrastrukturális szervezési, hanem társadalmi és kulturális kérdésnek is tekinti, hiszen a minőségi közlekedés a közösség egyik legfontosabb tartópillére.

Ennek jegyében kívánom Önöknek, hogy a konferencia keretében elhangzó gondolatok és az egymással folytatott eszmecserek sok hasznos tanulsággal szolgáljanak mindennapi munkájukhoz.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!