

Reformkor a közlekedésben

menekülési csapás a zsákutcából

A Második Reformkor Párt közlekedéspolitikai koncepciója

„Száz vasutat, ezeret!” (Petőfi Sándor. Vasúton, 1847)

180 éves a magyar vasút

Vitaindító dokumentum nyílt szakmai és társadalmi egyeztetésre

Készítette: a Rendszerváltó Reformkör közlekedési munkacsoportja

2026.



Második Reformkor Párt

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
1. A hardver: a közlekedési infrastruktúra	4
a) Közlekedéstörténeti kitekintő	4
b) Jelenlegi helyzet	7
c) Vasútstratégiai célok	9
d) A közúthálózat stratégiai fejlesztési irányai	12
e) Egyéb közlekedési és szállítási infrastruktúrák	13
2. Áruszállítás és logisztika	14
a) Az eddigi fejlődési pálya	14
b) Kívánatos fejlődési irány	16
c) Magyarország szerepe a nemzetközi áruszállításban és logisztikában	19
3. Személyközlekedés	20
a) Egyéni és közösségi közlekedés	20
b) A közösségi közlekedés integrációja: eszközök és szerepkörök	22
c) Helyi, helyközi, távolsági személyközlekedés – és hova legyen a tehervonat?	24
4. Részesedési közlekedés és emberközpontú szolgáltatások	28
a) Ember- és ügyfélorientált közlekedés	28
b) Az emberi tőke motiválása: integrált életpálya-, oktatási és bérmodell	28
c) Kormányokon átívelő nemzeti minimum	29
5. A minimumtól a nemzeti és emberi maximumig	30
Jegyzetek	31
Felhasznált források	34
Köszönetnyilvánítás	35
Impresszum	36

Bevezetés

A 20. század alkonyára nem véletlenül a fenntarthatóság vált világszerte vezérfogalommal. A tudomány éleslátó képviselőinek felismerései nyomán fokozatosan a civil társadalom és a polgári világ szövetébe is beszivárgott az a felismerés, hogy az emberi civilizáció zsákutcába jutott. Mégpedig azért, mert az ipari forradalom és a fogyasztói attitűd nyomán néhány évtized alatt a Föld fosszilis erőforrásainak jelentős részét egyszerűen feléltük.

Az így felszabaduló energia és a nyomában járó hatékonyságnövekedés révén nemcsak páratlan jólétre tettünk szert, nemcsak az idő és a tér korlátait toltuk ki, hanem szinte féktelen erőforrás-pazarlást és életterünk fokozatos degradációját is előidéztük. Az ember okozta éghajlatváltozással saját életfeltételeinket is folyamatosan rontjuk. Fenntarthatatlan életformára rendezkedtünk be, amely a földtörténetben példátlan éghajlati, energetikai és társadalmi válságok együttesében, egy összetett polikrízisben csúcsosodik ki. A válságot kiváltó gazdasági ágazatok közül a jelentős fosszilis erőforrásokat felhasználó közlekedés meghatározó szerepet játszott. Ezért a kiút egyik fontos iránya a közlekedés fenntarthatóvá tétele, a körforgásos gazdaságra való átállás részeként.

A fenntarthatóságnak ökológiai, gazdasági és szociális vetülete egyaránt van. A környezet-pusztításban is élen járó közlekedés – más környezetterhelő gazdasági ágazatokhoz hasonlóan – csak azért tűnhetett gazdaságilag fenntarthatónak, mert a ténylegesen okozott károkat és externális költségeket hosszú időn át figyelmen kívül hagytuk: nem áraztuk be őket, és nem érvényesítettük a

gazdasági költségszerkezetben. Ha azonban figyelembe vesszük az ökológiai fenntarthatóbb közlekedési módok, valamint az ipari, gazdasági és közlekedési technológiák valódi költségszerkezetét – feltételezve a méretgazdaságosság érvényesülését és a technológiai fejlődés hasznosulását –, rendszerint kiderül, hogy az ökológiai fenntartható megoldások gazdaságilag is fenntarthatók és hosszú távon kifizetődők.

Az energia- és klímaválság korszakában, amely alapjaiban rengeti meg az emberi civilizációt, a hiteles polgári politika szükségszerűen elsőbbséget ad az éghajlat és az élő környezet védelmének, hiszen saját életterünkről és nemzetgazdaságunk alapjairól van szó. Ha magyar és európai társadalomként méltósággal és hosszú távon is élhető keretek között kívánunk fennmaradni, gazdaságunkat körforgásos szerkezetűvé és karbonsemlegessé kell változtatnunk. Ennek meghatározó eleme a közlekedés átalakítása. A Második Reformkor Párt gazdaság- és társadalompolitikai víziója ennek magyarországi megvalósítására tesz javaslatot.

1. A hardver: a közlekedési infrastruktúra

a) Közlekedéstörténeti kitekintő

Az emberiség történetében a hajózás a legősibb tömegszállítási és közlekedési mód. Magyarország területén a folyami úsztatás és hajózás évszázadokon át meghatározó szerepet játszott a hosszabb távú áruszállításban. Bár a római magaskultúra egyik legjelentősebb vívmánya a nagy ívű szárazföldi útépités volt, amely infrastruktúra még évszázadokkal később is fontos szerepet töltött be, Közép-Európára – különösen a Kárpát-medencére – mégis inkább az „úttalanság” volt jellemző. Magyarország a 20. század elejéig nem rendelkezett kiépített közúthálózattal, ráadásul a vizenyős, mocsaras tájak sokfelé a nem motorizált – gyalogos, lovas vagy lovaskocsi – utazást is jelentősen megnehezítették.

Az ipari forradalom hajnalán a fokozatosan polgárosodó Magyarországon is megkezdődött a modern közlekedési infrastruktúra kiépítése. A reformkor meghatározó államférfija, Széchenyi István felismerte, hogy az ország gazdasági felzárkózásának egyik alapfeltétele a korszerű közlekedési hálózat megteremtése. Ennek szellemében kiemelten támogatta a vasútépitést, a folyamatszabályozást és a közlekedési kapcsolatokat fejlesztését.

Az első magyarországi gőzüzemű vasútvonal, a Pest és Vác közötti 33,6 kilométer hosszú pálya 1846. július 15-én nyílt meg. A Magyar Középponti Vasúttársaság beruházásában megvalósult vonal mérföldkőnek számított: új korszakot nyitott a hazai áruszállításban és

személyforgalomban, egyúttal megalapozta a későbbi országos vasúthálózat fejlődését.

Ezzel nagyjából párhuzamosan ment végbe a folyamatszabályozás és a mocsarak jelentős részének lecsapolása. A Tisza és más nagy folyók szabályozása – amelynek előkészítésében és támogatásában szintén meghatározó szerepet vállalt Széchenyi István – nemcsak a mezőgazdasági termelés bővülését segítette elő, hanem hozzájárult az árvízvédelemhez, a belvízi hajózás fejlesztéséhez és az ország gazdasági integrációjához is. A vasút és a vízi infrastruktúra együttes fejlesztése a 19. század közepére megteremtette Magyarország modern közlekedési rendszerének alapjait.

A közúthálózat módszeres kiépítése csak jelentős fáziskéséssel indult meg, ami később lehetővé tette a motorizált közúti áruszállítás fejlődését is. A hálózat hossza a 21. századra elérte a 210–215 ezer kilométert.^[1] A vasút kiépítését kezdetben a politikai viszonyok is fékeztek: a császári katonai-stratégiai szempontok érvényesültek, többnyire külföldi technológiára és erőforrásokra támaszkodva.

A kiegyezést követően a felelős magyar kormány lehetőséget kapott arra, hogy saját gazdaságstratégiai prioritásai mentén fejlessze tovább a vasúthálózatot, és fokoztan támaszkodjon a gyorsan fejlődő hazai vasútiparra. Széchenyiék és Barossék korában technológiai, infrastrukturális és szabályozási értelemben sikerült felzárkózni a világ élvonalához, olyan jelentős újításokat is meghonosítva, mint az olcsó zónás személyi

tarifa, amely a modern tömegközlekedés egyik alapfeltételévé vált.

A légi közlekedés és az egyéni motorizáció általánossá válása előtt a Magyar Királyság már érett, hatékony vasúthálózattal rendelkezett, jellemzően 1435 mm-es normál, illetve 760 mm-es keskeny nyomtávon. A fővonalai, helyiérdekű és keskeny nyomtávú hálózatok együtt rendkívül sűrű vasúthálózatot alkottak, ami a 20. század elején jelentős versenyelőnyt biztosított az országnak.

Ma ismét előnyt jelenthetne, ha nem hiányzott volna a közlekedéspolitikai vízió és a szakmai hozzáértés.

A trianoni döntés a közlekedési hálózatot is több részre szakította, ami számos viszonylaton csonka forgalmi kapcsolatokat eredményezett. Az új államhatárok elvágó hatása miatt az évek során főként másodlagos közúti kapcsolatok és helyiérdekű vasútvonalak váltak az enyészet áldozatává.

A második világháborút követően a mai országhatárokon belüli vasúthálózat már csak kismértékben fejlődött. Számos, még a korábbi évtizedekben tervezett vasútfejlesztés hiúsult meg a trianoni országcsonkítás, a tervgazdaság időszakára jellemző, sokszor vitatható prioritások, valamint a tartós gazdasági forráshiány miatt.

A kommunista hatalomátvételt követő tervgazdaságban az erőltetett iparosítás mellett a tömegszállítási igények kielégítését döntően a vasútra alapozták, amelyet saját gazdaságpolitikai prioritásai mentén – korlátozott mértékben ugyan, de – fejlesztettek is. Ezzel párhuzamosan a politikai rendszer –

materialista világképének és a technikai fejlődésbe vetett hitének megfelelően – jelentős erőforrásokat fordított az elmaradt közúthálózat kiépítésére és korszerűsítésére, majd a városi közlekedés fejlesztésére is.

Az 1968. évi közlekedéspolitikai fordulatot a szakma mindmáig vegyes érzelmekkel értékeli. Bár a közemlékezet elsősorban a vasútbezárásokkal azonosítja, a fordulat mögött az a felismerés állt, hogy a hagyományos áru fuvarozási technológiákra, üzemi megoldásokra és működési szemléletre épülő rendszer az akkori gazdasági és társadalmi feltételek mellett hosszabb távon nem fenntartható. Korszerűsítésre és racionalizálásra volt szükség. Ez a törekvés nagymértékben indokolt volt, több tekintetben előremutató eredményeket is hozott.

Visszatekintve az 1968-as közlekedéspolitikai fordulat legnagyobb korlátja – akár hibája –, hogy még az olajválságok előtti gondolkodásmódban gyökerezett, az ember okozta klímaváltozás problémáját értelemszerűen nem vehette figyelembe. Akkoriban a gyorsan fejlődő közúti közlekedés számított korszerűnek, rugalmasságát a folyamatosan javuló úthálózat egyre inkább kihasználhatóvá tette. Ennek megfelelően a személy- és áruszállításban kialakuló új munkamegosztás számos területen az autóbust és közúti áru fuvarozást részesítette előnyben a vasúttal szemben. A vasút szerepe egyre inkább a tömegáruszállításra és a távolsági személyszállításra összpontosult.

Már akkor is vitákat váltott ki az a döntés, hogy a kisvasutakat a továbbiakban nem kívánták áruszállításra használni, személyszállítási szerepüket pedig – a helyiérdekű vasutak

esetében is – jelentősen korlátozták. Számos korabeli szakember már ekkor felismerte, hogy a gazdaságosan üzemeltethető magyarországi helyi érdekű vasutak nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedő értéket képviselnek, ezért megőrzésük és korszerűsítésük hosszú távon indokolt.

Az alapvető irányváltáson belül számos racionális döntés is született. Elsősorban olyan hálózati elemek kerültek ki a közforgalmú vasúthálózatból, ahol a forgalom fenntartása az adottságok miatt csak aránytalanul nagy beruházások árán lett volna gazdaságosan biztosítható.

Említésre méltó, hogy az 1968-as fordulat nyomán Magyarországon megjelent a kombinált fuvarozás egyik korai formája. A darab-árus küldeményeket a MÁV saját tehergépkocsijai szállították az áruelosztó állomások és az ügyfelek telephelyei között, sőt kiskonténereket is rendszeresítettek. A KGST-tag Magyarországon a vasút részaránya az áruszállításban jóval magasabb volt a mainál, miközben a jelenleginél csak kismértékben nagyobb hálózaton lényegesen nagyobb árumennyiséget továbbítottak. A korabeli szakemberek által részben már előkészített vagy legalább szakmai szinten megfogalmazott korszakos közlekedésfejlesztések azonban a Kádár-rendszer gazdasági hanyatlása közepette csak kisebb részben valósulhattak meg. Visszatekintve hiányolhatjuk azt az előrelátást, amely felismerte volna az energiaválságok és a klímaváltozás későbbi hatásait, ezt azonban csak kellő történeti mértéktartással kérhetjük számon a korabeli szakembereken és döntéshozókon.

Az 1989-es rendszerváltást és a KGST-rendszer összeomlását követő időszakot rövidlétű, be-

rögzült szemléletmód és hibás szakpolitikai prioritások jellemezték. Mindez a polgári-sodás elmaradására és a valódi közlekedéspolitikai szemlélet hiányára vezethető vissza. A „ténylegesen létező vadkapitalizmus” évtizedeiben a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének elsőbbsége gyakorlatilag megkérdőjelezhetetlen volt, és ez a szemlélet egészen a NER-korszakig fennmaradt.

Magyarországon és általában Délkelet-Európában alig akadtak olyan szakpolitikusok, akik átfogó közlekedéspolitikai szemléletben gondolkodtak. A klímaváltozás pedig – amennyiben egyáltalán megjelent a döntéshozók látóterében – legfeljebb harmadlagos szempontként szerepelt. Az európai uniós csatlakozással megjelenő éghajlatvédelmi és közlekedéspolitikai prioritások ugyan részben módosították ezt a szemléletet, a vasút azonban 2004 után is többnyire olyan problémának számított a politikai döntéshozók szemében, amellyel csak kényszerből foglalkoztak – tisztelet a kevés kivételnek.

Magyarország autópálya-hálózatának lakosságarányos hossza ma is Európa élmezőnyébe tartozik. A politikailag is jövedelmező gyorsforgalmi útépitések szinte féktelenül folytatódtak: a cél az államhatárok mielőbbi elérése volt, még ott is, ahol a tényleges vagy várható forgalom nem indokolta négysávos gyorsforgalmi út vagy teljes értékű autópálya építését. Ennek egyik állatorvosi lova a vasúti kapcsolat nélkül megépített új mohácsi híd és a hozzá tervezett közúti infrastruktúra.

A kevésbé előtérben lévő vízi közlekedés az ipari forradalom idején még jelentős szerepet töltött be. Magyarországon is folyamatosan korszerűsítették, idővel azonban a szárazföldi,

majd a légi és vezetékes szállítás árnyékába szorult. Az 1989 utáni időszak viszonylag kevés megrázkódtatást hozott az ágazat számára, a piaci folyamatok azonban a folyami és tavi hajózást is jelentősen visszaszorították. Az utóbbi évtizedben ehhez társult a klímaváltozás okozta vízszint-ingadozások egyre súlyosabb hatása. A kikötőfejlesztéseken kívül alig történt érdemi intézkedés a vízi közlekedés fejlesztése vagy problémáinak kezelése érdekében.

Ilyen körülmények között az említett, vasúti és városi közlekedést érintő „korszakos közlekedésfejlesztések” az elmúlt bő harminc évben sem valósultak meg. Kevés kivétel közé tartozik a csonkán megépített, koncepcionálisan több ponton vitatható, ugyanakkor a mindennapi közlekedésben jól használható M4-es metróvonal. A kisebb léptékű fejlesztések közül külön említést érdemel a budapesti fonódó villamoshálózat, amely egyértelműen igazolta a ráfordított közpénzek hasznosságát.

A magyar közlekedés története azt mutatja, hogy a legnagyobb előrelépések mindig akkor születtek, amikor világos nemzetstratégiai célok, technológiai nyitottság és hosszú távú szakpolitikai gondolkodás találkozott. A jelen kihívásaira is csak ilyen szemlélettel adható érdemi válasz. A Második Reformkor Párt közlekedéspolitikai programja erre a történelmi tapasztalatra épül.

b) Jelenlegi helyzet

A rendszerváltás óta a legjelentősebb **vasúti** fejlesztés a Déli Körvasút kiépítése, amely a NER-korszak végén – jelentősen túlárazott formában, vitatható körülmények közt – indult el.[2] A projektnek ugyanakkor még csak az

első fázisai valósultak meg, a befejezés finanszírozása még nincs biztosítva.

Az utóbbi években néhány fontos korridorvonal korszerűsítő felújítása is megvalósult, döntően európai uniós forrásból, új hálózati kapacitások létrehozása nélkül. Ez illeszkedik a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) kiépítését célzó uniós politikához. Az igazi vasútfejlesztések hiánya mellett a folyamatot hátráltatja, hogy a magyar állam továbbra is alulfinanszírozza a pályavasutat, miközben – akár a nagytérség néhány másik országa – saját költségvetési forrásból szinte kizárólag a gyorsforgalmi úthálózatot fejleszti. A vasútfejlesztésekhez többnyire csak az európai uniós támogatások lehívásához szükséges minimális hazai önrészt biztosítják.

A hálózati redundancia vizsgálata azt mutatja, hogy a legnagyobb forgalmi jelentőségű fővonalak és másodlagos korridorvonalak közül több ma is egyvágányú, illetve különböző forgalmi korlátozásokkal terhelt. Ez csökkenti a hálózat kapacitását és növeli sérülékenységét. Az európai uniós források újbóli megnyílása ugyan felgyorsíthatja a hálózat korszerűsítését, a tartós forráshiánnyal küzdő vasúti infrastruktúra-kezelő azonban a már felújított vonalakat sem képes minden esetben megfelelő műszaki színvonalon fenntartani.

A Budapestet délről elkerülő, elsősorban teherszállítási célú V0 vasúti korridor projektje továbbra is felfüggesztett állapotban van. Rövidebb távon sem a pénzügyi lehetőségek, sem a közlekedési igények nem indokolják megvalósítását.

A nagysebességű vasúthálózat (NSV) kiépítése a NER-korszakban elsősorban politikai kom-

munikációs elemként jelent meg. A jelenlegi kormány ugyanakkor a korábban felfüggesztett tervezési folyamat folytatását tervezi, ezzel napirenden tartva a beruházás előkészítését.

A mintegy 210–215 ezer kilométer hosszú magyar *közúthálózaton* belül az országos, állami kezelésű közutak hossza megközelítőleg 32 700 kilométer, ami a teljes hálózat mintegy 15 százalékát teszi ki. Az önkormányzati kezelésű helyi úthálózat hossza ezzel szemben 180–190 ezer kilométer, vagyis a hálózat mintegy 85 százaléka.[3] Ugyanakkor a teljes közúti forgalom hozzávetőleg 70–75 százaléka az országos közúthálózaton bonyolódik le.

Az országos közúthálózat állapotát a Magyar Közút Nonprofit Zrt. egységes, műszeres és vizuális vizsgálatokon alapuló módszertan szerint értékeli négy fő mutató alapján: a burkolat állapota, az egyenetlenség (IRI), a nyomvályúsodás és a teherbírás. Az értékelések szerint az országos úthálózatot súlyos szerkezeti problémák jellemzik: az utak 50–54%-a rossz vagy nem megfelelő állapotú, miközben mindössze 15–20%-uk tekinthető jónak.[3] Mintegy 12–13 ezer kilométernyi útszakasz azonnali vagy rövid távú beavatkozást igényel.

Az elmúlt évek tendenciái nem egyértelműek. Bár több főúti és gyorsforgalmi útszakasz felújítása megtörtént, a teljes hálózat műszaki állapota összességében inkább stagnál. Az autópályák és autóutak együttes hossza ma már meghaladja az 1900 kilométert. Mivel a gyorsforgalmi úthálózat fenntartása kiemelt prioritást élvez, annak állapota általában kedvezőbb. Ezzel szemben a mellékúthálózat – különösen az alsóbbrendű utak – állapota tovább romlik, részben az alulfinanszírozottság,

részben a növekvő forgalmi terhelés következtében.

A nehézgépjármű-forgalom növekedése – különösen a logisztikai és az e-kereskedelmi szektor bővülésével – tovább gyorsítja az útburkolatok elhasználódását. Bár az állam jelentős forrásokat fordít a közúti infrastruktúrára – a ráfordítás GDP-arányosan az Európai Unió egyik legmagasabb értéke[4] –, e források legnagyobb része továbbra is a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére irányul.

Az önkormányzati úthálózat helyzete még kedvezőtlenebb. Becslések szerint a helyi utak jelentős része alacsony műszaki színvonalú, és egyes településeken a burkolt utak aránya ma sem éri el a 60–70%-ot. Az önkormányzatok korlátozott pénzügyi mozgástere miatt a fenntartási és felújítási ciklusok rendszeresen elmaradnak a szükségesről, ami az úthálózat fokozatos leromlásához vezet.

A helyzet értékelésekor módszertani különbségeket is figyelembe kell venni. Míg az országos közutakról egységes és összehasonlítható állapotfelmérések készülnek, addig az önkormányzati utak adatgyűjtése decentralizált, eltérő módszertanú és sok esetben hiányos. Ez részben magyarázza a statisztikai adatok, a lakosság mindennapi tapasztalatai és a tényleges műszaki állapot közötti eltéréseket. A Központi Statisztikai Hivatal elsősorban a hálózat hosszára és szerkezetére vonatkozó adatokat közöl, míg a Magyar Közút részletes műszaki állapotfelméréseket készít.

A jelenlegi kormány kísérletet tesz a harmincéves autópálya-koncessziós rendszer felülvizsgálatára és átalakítására. Emellett

politikai szándék mutatkozik a másodlagos vidéki közúthálózat felújításának felgyorsítására. E téren a korábbi kormányok is értek el eredményeket, ugyanakkor országos szinten a mellékúthálózat átlagos állapota tovább romlik. Ez indokoltá teszi a nagyrészt már kiépült gyorsforgalmi úthálózat további bővítésének, valamint a még hátralévő beruházások ütemezésének és szükségeségének felülvizsgálatát.

A *folyami hajózás* helyzete továbbra is ellentmondásos. Ezzel is összefüggésben várhatóan erősödni fog a politikai nyomás a dunai vízlépcsők kiépítésének napirendre tűzésére.

A jelenlegi közlekedésfejlesztési politika továbbra is a gyorsforgalmi közúti infrastruktúra bővítésére épül, miközben a meglévő hálózat fenntartása és a vasúti infrastruktúra korszerűsítése tartósan alulfinanszírozott. A Második Reformkor Párt álláspontja szerint a következő évtized elsődleges feladata nem új közlekedési folyosók építése, hanem a meglévő infrastruktúra műszaki állapotának helyreállítása és a hálózat egészének kiegyensúlyozott fejlesztése.

c) Vasútstratégiai célok

Alapelvünk, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése az egyéni és a közösségi közlekedés igényeit kiegyensúlyozott módon szolgálja. Ennek kiindulópontja a menetrendalapú tervezés. Első lépésként meg kell határozni, hogy a jelenben és a belátható jövőben mekkora közlekedési igényt kívánunk kiszolgálni az egyes viszonylatokon, majd ehhez igazodva egyéves, tízéves és harmincéves időtávra kell megtervezni a kívánatos menetrendet.

A mért és előre jelzett személy- és áruforgalmi igényekhez kell hozzárendelni a közösségi közlekedés menetrendjéből levezethető teljesítménykövetelményeket: az elérendő utazási időket, az átszállási kapcsolatok minőségét, valamint a szükséges sebességi és kapacitási paramétereket a vasúti és közúti infrastruktúrán. Ennek alapján célszerű meghatározni a szükséges infrastruktúra méretét és fejlesztési irányait. A politika feladata mindehhez a kiszámítható szabályozási és finanszírozási környezet biztosítása.

Magyarország érdeke, hogy ne csupán a korszerű logisztika és az Internet of Things alkalmazásában foglaljon el előkelő helyet, hanem a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) fejlesztésében is túllépjen a pusztán állagmegóvácson és konszolidáción. Ma gyakran előfordul, hogy egy felújított vasúti korridoron a vonatok ismét elérik a kiépítési sebességet, azonban a karbantartás tartós alulfinanszírozottsága miatt néhány éven belül újra korlátozásokat kell érvénybe léptetni. Ez hatványozottan igaz a fővonalakhoz csatlakozó hálózati elemekre.

Tartósan javítani kell a kötöttpályás infrastruktúra állapotát, ami növeli a vasút versenyképességét, tehermentesíti a közúthálózatot és mérsékli annak fenntartási költségeit. Emellett célzott kapacitásbővítő beruházásokra is szükség van: két- vagy többvágányúsításokra, hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítésére és a villamosítás felgyorsítására. A jelenlegi, 40% alatti villamosítási arányt[5] ütemesen növelni kell, ami az egyik előfeltétele a vasúti teherszállítás térnyerésének. Hosszú távú célunk a teljes villamosítás. A személyszállításban középtávon akkumulátoros motorvonatok alkalmazásával, vala-

mint a dízelüzemű járművek karbonsemleges üzemanyagokra történő fokozatos átállítással számolunk.[6]

A vonatbefolyásoló rendszerek területén célunk az ERTMS/ETCS fokozatos, országos bevezetése, szemben a jelenlegi kb. 12%-os kiépítettséggel. Ennek során támaszkodni kívánunk a cseh és svájci tapasztalatokra, különös tekintettel a regionális vasúthálózatokon bevált műszaki megoldásokra. A nemzetközi technológiai együttműködést támogatjuk, ugyanakkor a fejlesztéseket teljesítményelven, oligarchikus érdekektől mentesen, a bizonyított magyar ipari és mérnöki tudás integrálásával kívánjuk megvalósítani. A Központi Forgalomirányítás (KÖFI) rendszerét országos szinten ki kell terjeszteni, beleértve a jelenleg csak korlátozott körben, kísérleti jelleggel alkalmazott regionális megoldásokat is. Ez is a térségi vasúthálózatok költséghatékonyabb, megbízhatóbb és rugalmasabb üzemeltetését szolgálhatja.

A közlekedés digitalizációja és az Internet of Things (IoT) működési elv alkalmazása csak megfelelő műszaki infrastruktúrára épülhet. Korszerű és jó állapotú hardver nélkül a digitális rendszerek sem képesek megbízhatóan működni. Ugyanakkor már részlegesen kiépített hálózatokban is jelentősen javíthatják a rendelkezésre álló kapacitások kihasználását, valamint hatékonyabbá tehetik az üzemzavarok és rendkívüli helyzetek kezelését.

A Második Reformkor Párt közlekedéspolitikája az infrastruktúrát nem önmagáért, hanem a közlekedési szolgáltatás minőségéért fejleszti. A siker mércéje nem az átadott beruházások száma vagy értéke, hanem az, hogy az ország közlekedési rendszere gyorsabbá, megbízha-

tóbbá, biztonságosabbá és fenntarthatóbbá válik-e. Ezért a következő évtizedek elsődleges feladata nem a látványberuházások folytatása, hanem a meglévő hálózat korszerűsítése, a hiányzó kapcsolatok pótlása, valamint egy hosszú távon fenntartható, menetrendalapú és digitálisan támogatott közlekedési rendszer megteremtése.

A történeti fejezetben ismertetett okok alapján helyes és előremutató döntés a Déli Körvasút három-, majd négyvágányú kiépítése. Ezzel szemben a Budapestet délről elkerülő V0 vasúti korridor megvalósítása jelenleg nem élvez elsőbbséget. A rendelkezésre álló beruházási forrásokat mindenekelőtt a budapesti hálózat szűk keresztmetszeteinek felszámolására, valamint a pályavasút tartós alulfinanszírozottságából eredő forgalmi korlátozások megszüntetésére kell fordítani.[7] Úgy használhatók ki teljes mértékben a meglévő vasúthálózat kapacitásai: a Déli Körvasút teljes kiépítéséhez szükséges, még hiányzó beruházásokat meg kell valósítani, és hosszú távon biztosítani kell a pályafenntartás kiszámítható finanszírozását. A magyar vasúthálózat a KGST időszakában a mainál lényegesen nagyobb árumennyiséget is képes volt kezelni, miközben az agglomerációs személyforgalom még messze elmaradt a mai, illetve a várható igényektől.[8] Amennyiben az Európai Unió és a magyar gazdaság sikeresen alkalmazkodik a karbonsemleges átmenet kihívásaihoz, és a várható forgalmi igények ezt indokolják, a V0 megvalósítását haladéktalanul meg kell kezdeni. A fejlesztést teljes hosszában villamosított, megerősített pályán, a hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítésével, elsősorban – de nem kizárólag – teherszállítási célokat szolgáló korridorként kell megvalósítani.

Az így megerősített hagyományos vasúthálózat egyben a nagysebességű vasúthálózat (NSV) gazdasági és forgalmi megalapozásának is legfontosabb előfeltétele. Az első magyarországi nagysebességű vasútvonalat Bécs irányába, pozsonyi leágazással célszerű kiépíteni. Ez költséghatékony módon kapcsolhatja Magyarországot a tervezett Pozsony–Brünn nagysebességű vasútvonalhoz, ezen keresztül pedig a kialakuló cseh és lengyel nagysebességű vasúti hálózatokhoz.

Ukrajna és a Balkán irányába is meg kell kezdeni a nagysebességű vasúti kapcsolatok előkészítését, szoros együttműködésben a szomszédos országokkal. E projektek megvalósíthatóságát ugyanakkor alapvetően meghatározza a gazdasági, energetikai és geopolitikai környezet. Amilyen mértékben Magyarország és a térség országai sikeresen néznek szembe ezekkel az alapvető kihívásokkal, olyan mértékben válhat gazdaságilag is indokolttá a leMBERGI és KIEJEVI, valamint a BUKARESTI és ISZTAMBULI nagysebességű vasúti kapcsolatok kiépítése.

A délkeleti NSV-korridor több nyomvonalváltásban is megvalósítható. Indokolt vizsgálni egy temesvári alföldi, illetve egy Erdélyen átvezető hegyvidéki ág lehetőségét is. A hegyvidéki szakaszokon nem minden esetben indokolt a 250 km/h feletti nagysebességű pálya kiépítése; a 160–200 km/h sebességre alkalmas, emelt sebességű pálya több szakaszon gazdaságosabb és műszakilag is megfelelő alternatívát jelenthet.

A térségi vasúthálózatot nem fenntarthatatlan tehernek, hanem nemzeti örökségünk részének tekintjük.

Olyan infrastruktúrának, jelentős közlekedési, gazdasági és környezetvédelmi tartaléknak, amelyet elődeinktől örököltünk, korszerűsíteniünk kell, majd működőképes állapotban kell továbbbadnunk a következő nemzedékeknek.

Az immár egy évszázada el-elmaradozó fejlesztések következtében a térségi vasútvonalak jelentős részét ma az állam gazdaságilag fenntarthatatlan módon üzemelteti. Eközben több tucat vonalat már megszüntettek, a személyszállítással rendelkező vasúthálózat hossza pedig 6000 kilométer alá csökkent.[9] Ezen helyzet kezelése érdekében egyszerűbb üzemeltetési és forgalmi szabványok kidolgozására, bevezetésére van szükség.

A személyforgalom nélküli vasútvonalak egy részén ma már teherszállítás sem zajlik, végleges megszüntetésükről azonban az állam nem döntött, részben a rekultiváció magas költségei miatt. A pályavasútnak elvileg ezeket a vonalakat is üzemképes állapotban kellene fenntartania, a gyakorlatban azonban a minimális karbantartás erre nem elegendő. Számos vonalszakasz mára járhatatlanná vált, a használaton kívüli infrastruktúra pedig folyamatosan pusztul.

Ahol ugyanakkor a teherforgalom vagy a hálózati redundancia miatt továbbra is szükség van személyforgalom nélküli vasútvonalra, ott elsőként a személyszállítás újraindításának lehetőségét kell megvizsgálni. Ilyen esetekben csupán a személyszállítás határköltségével kell számolni. A gyakorlatban előfordulhat, hogy adott – például faszállításra még alkalmas – vasútvonalon a jelenlegi állapotában nem biztosítható versenyképes

közszolgálati személyszállítás. Ilyenkor első lépésként a pályasebességet kell helyreállítani, valamint helyreállítani kell a leromlott vagy megszűnt utaskiszolgáló létesítményeket.

Az országos személyszállítás-fejlesztési tervezés részeként elsőbbségi sorrendet kell felállítani a korszerűsítendő és újraaktiválendő vasútvonalak között. A szükséges finanszírozást több ütemben, fokozatos hálózatfejlesztés keretében kell biztosítani, szorosan illeszkedve az országos menetrendalapú tervezéshez. Ennek részeként néhány évente menetrend- és szolgáltatásfejlesztési programot, országosan és nemzetközileg koordinált fejlesztési tervlépést kell végrehajtani.

A határon átnyúló regionális vasúthálózatok fejlesztését a szomszédos országok kormányaival, regionális önkormányzataival és közlekedésszervező intézményeivel szoros együttműködésben kívánjuk megvalósítani. Az Északi-középhegység térségében például indokoltnak tartjuk egy szlovák–magyar regionális vasúttársaság létrehozását. A GYSEV példájához hasonlóan ez működhet integrált pályafenntartóként és vasúti szolgáltatóként, de a pályahálózat működtetése és a személyszállítás külön szervezeti keretek között is történhet.

Hasonló együttműködési lehetőséget kínál a Debrecen és Szabadka közötti térség is, ahol a meglévő és jövőben kiépülő tramtrain-hálózatok egy közös, határon átnyúló regionális üzemeltető létrehozását indokolhatják. A pályák tulajdonviszonyai eltérőek maradhatnak, ugyanakkor a járműbeszerzést és üzemeltetést célszerű összehangoltan, közös pályáztatások keretében megvalósítani.

d) A közúthálózat stratégiai fejlesztési irányai

A korábban megvalósított gyorsforgalmi úthálózat további bővítését tudatosan visszafogjuk. A meglévő hálózat megfelelő fenntartása mellett közlekedési, gazdasági és társadalmi haszon szempontjából két stratégiai irányt tartunk indokoltnak.

(1) Bizonyos, jelenleg még csak tervezett gyorsforgalmi útszakaszok megvalósításáról tudatosan lemondunk közlekedéspolitikai, vidékfejlesztési, valamint éghajlat- és természetvédelmi megfontolások alapján. Hosszú távon sem tartjuk indokoltnak a budapesti autópálya-körgyűrű teljes kiépítését, és egyes alacsonyabb forgalmú határszakaszok esetében is célszerűbbnek látjuk a főúti kapcsolat fenntartását. Célunk, hogy a nemzetközi áruforgalom nagyobb része vasútra terelődjön, ne növekedjen a szükségesnél tovább a közúti forgalom. A teljes körű, 2×2 sávos gyorsforgalmi hálózat kiépítése számos térségben várhatóan nem térülne meg gazdaságilag, miközben további közúti forgalmat generálna. Ezzel szemben a vasúthálózat célirányos fejlesztése elősegítheti a közlekedési módváltást, és érdemben hozzájárulhat Magyarország karbonmentesítési céljainak megvalósításához.

(2) A gyorsforgalmi úthálózatot kizárólag ott fejlesztjük tovább, ahol azt valós forgalmi problémák indokolják. Budapest–Esztergom térségében például célzott kapacitásbővítéseket és a vasút részleges kétvágányúsítását tartjuk indokoltnak az autópálya-körgyűrű további erőltetése helyett. A már kiépített gyorsforgalmi hálózatot alapvetően értéknek tekintjük, ugyanakkor a fejlesztések során következetesebben kellett volna érvényesíteni

a költséghatékonysági, valamint az éghajlat- és természetvédelmi szempontokat. Alapelvünk, hogy mindenütt elsőként a kötött-pályás infrastruktúrát kell fejleszteni, és ehhez igazodva kell meghatározni a párhuzamos vagy későbbi közúti beruházások szükséges mértékét.

A másodlagos közúthálózat állapotának javítása érdekében első lépésként integráljuk az önkormányzati úthálózatot az országos útállapot-monitoring rendszerbe. Ez egységes indikátorrendszeren alapuló adatbázist hoz létre, amely egyszerre támogatja a helyi döntéshozatalt és az állami finanszírozási források objektív elosztását.

A felújítási programok során olyan prioritási modellt alkalmazunk, amely a forgalmi terhelést, a műszaki állapotot, a közlekedésbiztonsági kockázatokat és a gazdasági hatásokat egyaránt figyelembe veszi. Mivel az országos közutak viselik a forgalom döntő részét, ezek rehabilitációja továbbra is elsődleges jelentőségű. Ezzel párhuzamosan azonban meg kell kezdeni az önkormányzati úthálózat felzárkóztatását is célzott állami támogatási programokkal, valamint alternatív finanszírozási források bevonásával.

e) Egyéb közlekedési és szállítási infrastruktúrák

A csővezetékes energiaszállítás hálózati stratégiáját a karbonsemleges energetikai rendszer kialakulásával összhangban újra kell tervezni.

Célunk olyan decentralizált energiarendszer létrehozása, amelyben a helyi és térségi energiasejtek a lehető legnagyobb mértékben helyben állítják elő, tárolják és használják fel az energiát intelligens hálózati

megoldások alkalmazásával.

Ezzel együtt továbbra is szükség lesz korszerű, nagy üzembiztonságú országos és nemzetközi energiahálózatokra, amelyek biztosítják a rendszer rugalmasságát, tartalékkapacitását és ellenálló-képességét. Ennek részeként ki kell építeni az ipari központokat kiszolgáló zöldhidrogén-hálózatot is. A fosszilis energiahordozók fokozatos kivezetésével párhuzamosan meg kell vizsgálni a meglévő csővezetékek utóhasznosításának lehetőségeit, például biometán vagy más fenntartható energiahordozók szállítására.

A Második Reformkor Párt infrastruktúrapolitikájának alapelve, hogy a közlekedési hálózatot egységes rendszerként kell kezelni. Nem az a cél, hogy mindenáron újabb és újabb beruházások induljanak, hanem hogy a meglévő infrastruktúra ismét megbízhatóan, nagy kapacitással és fenntartható módon működjön. A fejlesztések elsőbbségi sorrendjét nem politikai presztízs, hanem a közlekedési igények, a költséghatékonyság, a hálózati ellenálló-képesség, valamint az éghajlat- és természetvédelmi szempontok alapján kell meghatározni. Csak erre az alapra épülhetnek azok az új beruházások, amelyek hosszú távon valóban növelik Magyarország versenyképességét, mobilitását és fenntarthatóságát.

2. Áruszállítás és logisztika

Az áruszállítást és a logisztikát önálló stratégiai területként kezeljük. A modern közlekedési infrastruktúrák történetileg többnyire az áruszállítás igényeire épültek, és csak ezt követően váltak a személyszállítás meghatározó eszközeivé. Bár a közpolitikai vitákban rendszerint a személyközlekedés kap nagyobb figyelmet, meggyőződésünk, hogy a gazdaság versenyképességének és a közlekedési rendszerek fenntartható működésének egyik alapfeltétele a hatékony áruszállítás.

Közös érdekünk, hogy az áru- és személyszállítás szempontjai és igényei kiegyensúlyozottan jelenjenek meg politikai vízióinkban és kormányzati gyakorlatunkban. Jól működő áruszállítási és logisztikai rendszer nélkül ugyanis a boltok polcai sem telnek meg áruval.

A jól működő teherszállítás nem csupán a gazdasági növekedés előfeltétele, hanem a közlekedési infrastruktúra fenntartható finanszírozásának is egyik legfontosabb pillére. Ezért politikánk az áruszállítás és a személyszállítás érdekeit nem egymással szembeállítja, hanem egymást erősítő rendszerként kezeli. Olyan integrált logisztikai és közlekedési hálózat kialakítására törekszünk, amely egyszerre szolgálja a gazdaság versenyképességét, a társadalom mobilitását és Magyarország éghajlatvédelmi célkitűzéseit.

a) Az eddigi fejlődési pálya

Világszinten is érvényesülő tendencia, amely Magyarországon is erőteljesen megmutatkozott, hogy a vasúti szállítás – mint a modern szállítási módok közül elsőként megjelenő

megoldás – jelentős teret veszített a feltörekvő közúti és légi szállítással szemben, azok rugalmassága és hatékonysága miatt. A nagy nemzetgazdaságok közül ez a folyamat a legszélsőségesebben az Egyesült Államokban zajlott le. Az Egyesült Királyság példáját követve a vasút Észak-Amerikába is elhozta ezt a rendkívül hatékony, tömeges árufuvarozásra és távolsági közlekedésre egyaránt alkalmas szállítási módot, megalapozva az Egyesült Államok térbeli terjeszkedését és gazdasági felemelkedését. Később az egyéni közúti és a légi közlekedés térnyerésével a vasúti személyszállítás csaknem megszűnt, az áruszállítás pedig jelentősen visszaszorult és átalakult. Helyzete ma is ellentmondásos. Vasútvállalatai egyfelől továbbra is rendkívül hatékonyak a tömeges áruszállításban, és korszerű vasútiparral is rendelkezik az ország, másfelől a vasúti infrastruktúra jelentős része elavult, az iparág szerkezete pedig kiegyensúlyozatlan, és többnyire elmarad a globális élvonaltól. Egy-egy sikeres vasúti projekt mellett, amely egy új vasúti reneszánsz kezdetét jelezhetné, számos kudarcot látunk. Az Egyesült Államok vasútjai mindmáig nem tudtak teljesen kilábalni abból a kedvezőtlen helyzetből, amelybe a 20. század első felében kerültek.

Ehhez képest Magyarország kedvezőbb helyzetben van – igaz, nem feltétlenül az áruszállítás fajlagos hatékonysága tekintetében, és főként nem saját lehetőségeihez mérten.

A késői 20. század óta a vasút a világ számos térségében új aranykorát éli. Egy jól működő vasúti rendszer ugyanakkor rendkívül összetett

struktúra. Ez nemcsak az egyes járművekre vagy technikai eszközökre igaz, hanem intézményi, szabályozási és üzemeltetési szinten is – szemben a modern tehergépjárművekkel, amelyek egyetlen ember, család vagy vállalkozás használatában állhatnak. A vasút sokszereplős rendszer, amely magas szintű szakmai kultúrát, hozzáértő közlekedéspolitikát és a helyzet magaslatán álló ipari háttérrel igényel. Ez az, ami csak kevés országnak sikerül igazán jól.

Magyarországon a vasúti teherszállítás részaránya még mindig valamivel az európai átlag felett van. A „posztkommunista vadkapitalizmus” első éveiben azonban drámai visszaesés következett be, mind a szállított árumennyiségben, mind – még inkább – a vasút részarányában. Ennek oka egyrészt a tömeges áruszállításra épülő gazdasági ágazatok (nehézipar stb.) visszaesése volt, másrészt az, hogy a korábban viszonylag jól működő rendszerhez több alkalommal is szerencsétlenül nyúltak hozzá. Emellett a magyar vasúti járműipart gyakorlatilag veszni hagyták, nem utolsósorban pedig a közlekedéspolitikai vízió és a szakpolitikai hozzáértés tartós hiánya felerősítette a kedvezőtlen folyamatokat.

Ezzel párhuzamosan a közúti áruszállítási szektort jóval gyorsabban és rugalmasabban sikerült privatizálni és korszerűsíteni. Az egyik legsikeresebb hazai áru fuvarozó vállalatot az a Wáberer György hozta létre, aki az állami közúti közlekedési szektorból érkezett. A közúti fuvarozás szinte teljes egésze fejlődni tudott, miközben – időszakos és tartós problémái ellenére – hosszú éveken át viszonylag szerény átlagos nyereségességgel szolgálta a magyar gazdaságot. Eközben kombinált fuvarozással,

illetve szállítmányozással csak kevés, erre szakosodott vállalkozás foglalkozott.

Ahhoz, hogy ez a helyzet – bármilyen nehézkesen – megváltozzon, és a kombinált szállítás a ma már tapasztalható fejlődési pályára álljon, három meghatározó tényezőre volt szükség: az Európai Unió közlekedéspolitikai ösztönzésére, az éghajlatvédelmi és piaci elvárások erősödésére, valamint a közúti fuvarozást sújtó munkaerőhiányra.

Az Európai Unió közlekedéspolitikai prioritásai és célkitűzései egyre inkább a piacnyitás és a vasút részarányának növelése irányába hatottak. Ez önmagában a hazai gyakorlatban nem bizonyult elegendőnek az érdemi változásokhoz.

Ahogy súlyosbodik az éghajlatváltozás, egyre több ügyfél számára – részben a közvélemény nyomására – presztízskérdéssé, sőt sok esetben valódi meggyőződéssé vált a logisztikai és szállítási szolgáltatások karbonmentesítése, illetve az értéklánc „zöldítése”. E törekvések helyenként már számottevő piaci nyomást jelentettek – amennyiben érvényesülni tudott az az alapelv, hogy „az ügyfél parancsol” –, ugyanakkor a piac egészét tekintve továbbra is viszonylag szűk szegmenst érintettek.

Az áttörést feltehetően a logisztikai és közúti fuvarozási ágazatot sújtó munkaerőhiány hozta el. A személyzeti problémák mára számos meghatározó közúti szereplőt arra készítettek, hogy az üzletvesztés elkerülése érdekében belépjen az intermodális szállítás piacára. [10]

Mindeközben az áruszállítás helyzete Európában szerte felemás, vagy talán még annál is

kedvezőtlenebb. Ami az emissziócsökkentési és a modal shift célkitűzéseket illeti, ma már egyre világosabban látszik, hogy az Európai Unió „fej nélküli szögeket gyártott”: gyakorlatilag nem sikerült időben létrehozni azt az intézményi, ösztönzési és finanszírozási eszközrendszert, amelytől reálisan elvárható lenne a kétszámjegyű modal shift. Tisztelet a kevés kivételnek – elsősorban Svájc, amely ország eredményeit épp szomszédos szereplők restsége fogja vissza –, a vasút részaránya évek óta vagy stagnál, vagy lassan csökken, minden célkitűzés és részeredmény ellenére.

A nagy technológiai projektek elhúzódása – mint az ERTMS/ETCS egységes európai vonatbefolyásoló rendszer vagy a digitális közép-ütköző bevezetése – szintén visszafogja a vasúti teherszállítás fejlődését. Hiányuk vagy késedelmes bevezetésük akadályozza az interoperabilitást, vagyis a valóban határokon átnyúló nemzetközi vasúti áru fuvarozást. 2023-ra a vasút összeurópai részesedése a szárazföldi teherszállítási teljesítményben mindössze 12% környékére csökkent, holott ennek több mint a duplájánál kellene tartanunk.[11]

Sem az infrastruktúra, sem az üzleti környezet, sem a vasútüzemi oldal nincs felkészülve arra, hogy a közútról tömegesen áttérő árúszállítási igényeket kiszolgálja, és eredményesen felvegye a versenyt az Internet of Things világában működő közúti logisztikával. A vasúti reneszánsz jórészt néhány kiváltságos ország személyszállítására korlátozódik, a kombinált áru fuvarozás összességében stagnál, a hagyományos vasúti üzletágak pedig fokozatosan visszaszorulnak. Az egyszer elvesztett fuvarok visszaszerzése adott piaci és

szabályozási környezetben rendkívül nehéz, sok esetben szinte lehetetlen.[12]

A 21. században azonban az áruszállítás fejlődését már nem elsősorban a történeti örökség, hanem az európai integráció, a klímavédelmi célok, a technológiai fejlődés és a munkaerőpiaci változások alakítják. Ezek együttesen új korszakot nyitottak a logisztikában.

b) Kíváncos fejlődési irány

Ezzel a lehangoló európai képpel szemben a Második Reformkor Párt víziója az, hogy Magyarország saját adottságaihoz és lehetőségeihez mérten kiemelkedően teljesítsen. Olyan hatékony, saját legjobb hagyományainkhoz méltó vasúti rendszert kívánunk létrehozni, amely lehetővé teszi a közlekedés energetikai optimalizálását, valamint a közúti, vasúti, vízi és csővezetékes szállítási módok közötti valóban hatékony munkamegosztást.

A célok megvalósításának kulcsa nem néhány látványos beruházás, hanem a szabályozási, intézményi, technológiai és gazdasági feltételek összehangolt fejlesztése. Olyan működési környezetet kívánunk kialakítani, amely képes felgyorsítani a modal shift folyamatát. Célunk, hogy a kombinált fuvarozás rugalmasságban megközelítse a tisztán közúti áruszállítást, miközben ár-érték arányban és megbízhatóságban akár meg is haladja azt.

A Második Reformkor Párt messzemenően támogatja a Hungrail Vasútipari Egyesülés által kidolgozott, a tagvállalatok közreműködésével részben már a gyakorlatba is átültetett Vasúti Áru fuvarozási Gazdaságossági és Teljesítménynövelő Akciótervet

(VÁGTA). A VÁGTA túlnyomórészt olyan szabályozási és ösztönzési javaslatokat foglal magában, amelyek szakmai párbeszéden alapuló kormányzati szerepvállalást, valamint a magán- és az állami szektor hatékony együttműködését feltételezik.

A Második Reformkor Párt ugyanakkor nem csupán a jelenlegi rendszer hatékonyabb működtetésében gondolkodik. Olyan új szolgáltatási modellt kívánunk kialakítani, amely a vasúti áruszállítást rugalmasságban, megbízhatóságban és ügyfélműveltségben is közelebb viszi a korszerű közúti logisztika színvonalához. A szabályozási reformokat ezért technológiai és szervezeti innovációval kapcsoljuk össze.

A hagyományos vasúti teherszállítás mindaddig adós maradt egy igazán vonzó, hatékony, árban és megbízhatóságban versenyképes szolgáltatási kínálattal. Számos viszonylaton, ahol a kamionok folyamatosan araszolnak, a vasút mindössze heti egy-két alkalommal kínál szolgáltatást. A vasúti járműipar korszerűsítése is messze elmaradt a közúti járműipar innovációs ütemétől: ma is nagyrészt 19–20. századi megoldásokra épül, a vasúti járművek pedig idejük jelentős részét nem termeléssel, hanem félreállítva, a megfelelő forgalmi helyzetre, vonatképzésre vagy karbantartásra várakozva töltik. Ezen is változtatni kell, ha valódi modal shiftet szeretnénk elérni.

Ezért a Második Reformkor Párt egy **Kör-InterCity konténerlogisztikai rendszer** bevezetését kezdeményezi Magyarországon a konsolidált és fejlesztendő fővonalai vasúthálózatunkra alapozva, amely rendszert európai uniós szinten is ki kell építeni. Az autópályákon kígyózó kamionsorok helyett

ütemes menetrend szerint közlekedő konténervonatok szállítanák az áruk egyre nagyobb részét. Ezek az InterCity-vonatokhoz hasonlóan viszonylag sűrűn elhelyezkedő átrakópontokon állnának meg – az igényektől függően akár 40–80–100 kilométerenként –, ott, ahol több jelentős, rendszeres árukibocsátó vagy árufogadó vállalkozás található.

Az átrakópontokon a felsővezeték alatt is biztonságosan üzemeltethető rakodórobotok néhány perc alatt fel- és leraknák a konténerizált árut. A kamionoknak nem kellene egyszerre a vonattal az átrakóhelyen tartózkodniuk: a rakodórendszer máskor is át tudja mozgatni a megfelelő csereszekrényt vagy konténert a tároló és a kamion között, de vonatok között, valamint közvetlenül a vonat és a kamion között is lehetséges az átrakás.

A Konténer-InterCity-vonalak jellemzően olyan körforgalmak, amelyek egymáshoz kapcsolódva akár földrésznyi hálózatokat, logisztikai rendszert alkothatnak. A földrajzi és áruforgalmi adottságoktól függően a Kör-IC-khez lineáris vagy más hálózati struktúrák is kapcsolódhatnak, például az alpesi tranzitforgalomban Németország és Olaszország összekapcsolására.

A konténervonatok üzemeltetését – a személyszállításhoz hasonlóan – közszolgáltatásnak tekintjük. Az üzemeltetési jogot meghatározott időközönként pályázati úton lehetne elnyerni. A verseny egyrészt az üzemeltetési pályázatok során, másrészt a piaci alapú szállítmányozási szolgáltatások területén érvényesülne.

A karbonmentesített közúti áruszállítás elsődleges feladata az első és az utolsó mérföld

kiszolgálása. A logisztika minél szélesebb körű konténerizálását ösztönözzük, beleértve a különféle szabványosított csereszekrények alkalmazását is, mindenekelőtt versenyképes konténerszállítási szolgáltatások kialakításával. [13]

Az egyesekocsis és kocsicsoportos áru fuvarozási rendszerek egy részét – ahol ezt a piaci igények indokolják – továbbra is fenntartjuk támogatott, illetve közszolgáltatási modellben. Szerepének java részét azonban fokozatosan átveheti a konténerizálásra és technológiai innovációra épülő kombinált fuvarozás. A jelenleg kamionokkal vagy vasúti egyes-kocsikkal továbbított áruk jelentős része automatizált, konténerizált erőforrásokra épülő, a regionális vasúthálózatot is hasznosító kombinált rendszerben gazdaságosabban szállítható. A hagyományos irányvonati tömegáru-szállítást ugyanakkor továbbra is magánvasúti társaságok végeznék kereskedelmi alapon, korszerűsített járműállománnyal és folyamatosan fejlesztett infrastruktúrával.

A jövőbeni nagysebességű vasúthálózaton elsősorban expressz darabárus áruszállítás valósítható meg dedikált tehermotorvonatokkal, döntően az éjszakai időszakban. (A napi karbantartást követő próbamenet helyett irányonként 1–2 tehervonat közlekedhetne az első hajnali személyvonatok előtt.)

Célunk nem egyszerűen a vasúti áruszállítás részarányának növelése, hanem egy olyan országos, hovatovább európai léptékű logisztikai rendszer kialakítása, amelyben minden szállítási mód azt a feladatot látja el, amelyre műszakilag, gazdaságilag és környezetvédelmi szempontból a legalkalmasabb. A vasút a nagyobb tömegű és távolságú

szállítás gerince, a közút pedig az első és az utolsó mérföld kiszolgálója.

A folyami hajózásra a Második Reformkor Párt továbbra is igényt tart, korszerűsítését pedig támogatja, célzottan, a szakmával egyeztetett szempontrendszer mentén. Az igények és lehetőségek függvényében a Duna mellett más folyószakaszokon is vizsgáljuk és támogatjuk a vízi áruszállítás újraindítását. A hajózás fejlesztését és fenntartását összehangoljuk a folyóinkat érintő vízgazdálkodási, energetikai, ökológiai, klíma- és gazdaságpolitikai célokkal, valamint a természeti adottságokkal.

Figyelemmel kísérjük mind a tengeri áruszállítás nemzetközi trendjeit és fejleményeit, mind pedig a jelenleg még koncepcionális vagy kísérleti fejlesztési szakaszban lévő új szállítási módokat. Ugyanakkor a hagyományos vasúthálózat korszerűsítése és kapacitásának bővítése hosszú távon is közlekedéspolitikánk egyik elsődleges célja marad. A lengyel NEVOMO-rendszer, amely mágneses levitációs technológiára épül, azért figyelemre méltó, mert nem különálló pályarendszerrel számol, hanem meglévő vasúti infrastruktúra hasznosításával. Ugyanakkor azt is igazolni kell, hogy az ilyen rendszer bevezetésével várható forgalmi és üzemeltetési konfliktusok a gyakorlatban miként kezelhetők.

Közlekedéspolitikánk alapelve ugyanakkor változatlan: támogatjuk az innovációt, de csak akkor, ha az bizonyítottan javítja a teljes rendszer teljesítményét. Magyarország számára nem az öncélú technológiai presztízsbetűházások, hanem a meglévő közlekedési hálózat következetes korszerűsítése, a kombi-

nált fuvarozás fejlesztése és a karbonmentes logisztika megteremtése jelenti a valódi versenyelőnyt.

c) Magyarország szerepe a nemzetközi áruszállításban és logisztikában

Földrajzi elhelyezkedéséből és méretéből adódóan Magyarország jelentős tranzitország. A meglévő és a tervezett közlekedési hálózatok számottevő logisztikai potenciált teremtenek. Ugyanakkor fel kell ismernünk, hogy ezen a területen nincsenek automatizmusok. Nem elegendő például kiépíteni a Budapest–Belgrád–Pireusz vasúti korridort: ettől még nem jelennek meg maguktól a logisztikai vállalatok, hogy telephelyek láncolatát hozzák létre a Kunság tanyavilágában – bármennyire kívánatos lenne is ez. A közlekedési infrastruktúra megléte csupán az egyik alapfeltétel. Ahhoz, hogy ezt a potenciált fenntartható módon ki tudjuk használni, ugyanilyen fontos a kiszámítható gazdasági környezet, a fejlett szállítási és szállítmányozási piac, valamint a magas színvonalú logisztikai szolgáltatási háttér.

Az Internet of Things és az automatizáció fejlesztése terén Magyarországot az európai élvonalban szeretnénk látni, tekintettel a logisztikai ágazat gazdasági jelentőségére, fejlődési potenciáljára és kedvező hazai informatikai adottságaira. Ha tanulékonyak leszünk, és a technológiai fejlődést megfelelő szociális érzékenységgel kezeljük, akkor a kezdeti hibák jelentős része elkerülhető lesz. Ugyanakkor fontosnak tartjuk felhívni a figyelmet az ágazat túlzott automatizációjából és „embertelenedéséből” fakadó társadalmi kockázatokra is.

Célunk, hogy Magyarország ne pusztán áthaladó ország legyen az európai áruforgalomban, hanem a magas hozzáadott értékű logisztikai, szállítmányozási és közlekedési szolgáltatások egyik meghatározó regionális központjává váljon. A közlekedéspolitikai feladata nem csupán az infrastruktúra biztosítása, hanem olyan gazdasági és szabályozási környezet kialakítása is, amely ezt a fejlődést hosszú távon lehetővé teszi.

3. Személyközlekedés

a) Egyéni és közösségi közlekedés

Az autó zseniális találmány: rugalmasságával alapjaiban alakította át életünket, kitágította a tér és az idő határait. Ugyanakkor az egyéni motorizált közlekedés a világ számos problémájának egyik forrásává is vált. Egyszerre jelent kiemelkedő vívmányt és komoly terhet.

Polgári szemléletünkéből következik, hogy nem kívánunk lemondani az egyéni közlekedés előnyeiről, ugyanakkor felelősen szeretnénk élni velük. Nem ragaszkodunk hozzá mindenáron. Politikánk tekintettel van az autósokra, de azokra is, akik bármilyen okból nem kívánnak autót használni, vagy szeretnék elkerülni a saját gépkocsi birtoklásának terheit. Ha őszinték vagyunk, bizonyos korlátozások vagy önmérséklet végső soron az autósok számára is kedvezőbb feltételeket teremthetnek. Elég arra gondolni, hogy a KRESZ azért is létezik, hogy ne kelljen elszenvednünk másoktól azt, amit nekünk sem szabad elkövetnünk.

Ehhez azonban szükség van némi előrelátásra, hiszen Magyarországon is erősen érzelmi kérdéssé vált az egyéni közlekedés, és sokak számára meghatározó értéket jelent a saját autó. Ez a kötődés ugyanakkor jelentős gazdasági és társadalmi következményekkel is jár.

Világ- és országszerte nagyon sok család havi költségvetésének aránytalanul nagy részét fordítja autó(k) tulajdonlására és fenntartására. Van, aki csak úgy érzi, hogy az élete a saját autótól függ, máshol azonban valóban nehéz nélküle létezni.

A közlekedés egésze a klímaváltozás egyik legjelentősebb okozója. Ezen belül a közúti közlekedés, különösen az egyéni autóhasználat jár az élen.

Évtizedek óta ismert tény, hogy a közúti közlekedés szereplői messze nem fizetik meg mindazokat a külső költségeket, amelyek az egyéni közlekedés következményeként a társadalomra vagy a közszolgáltatókra hárulnak. Ide tartozik akár a következő nemzedékek csökkenő életminősége is, amelyet ugyan rendkívül nehéz számszerűsíteni és ellenőrizni, de nem lehet figyelmen kívül hagyni. Minden eddigi törekvés ellenére sem kerültünk sokkal közelebb az igazságosabb viszonyokhoz, ennek terheit pedig valamennyien viseljük – nem utolsósorban az adófizetők, de hosszabb távon maguk az autósok is.

Az autók egyéni tulajdonlása a legtöbb esetben nem hatékony. A saját autó ideje döntő részében kihasználatlanul áll. A garázs fenntartása is költséges, ha pedig közterületi parkolót használunk, akkor olyan közterületet foglalunk el – gyakran igen alacsony áron –, amely más célokat is szolgálhatna. Mindez különösen azokban a gazdagabb országokban szembetűnő, ahol már több személygépkocsi van, mint lakos.

Egyrészt nem feltétlenül egészséges vagy természetes dolog görcsösen ragaszkodni a saját autóhoz, még akkor sem, ha kétségtelenül számos előnye és haszna van. A Magyarországon felnövő fiatalabb nemzedékek már kevésbé kötődnek a saját gépkocsi birtoklásához. Általában is változik a viszonyuk

a tárgyakhoz, az eszközökhöz és a tulajdonláshoz: egyre inkább felértékelődik a használat és az élmény, miközben a tulajdon jelentősége fokozatosan háttérbe szorul.

Másrészt tudományos alapon is be kell látnunk, hogy társadalmi szempontból nem kívánatos az autótulajdon korlátlan általánossá válása. Ma sokan az elektromos autózást tekintik a megoldásnak. Ez valóban javítja az autózás energetikai és kibocsátási mérlegét, a legtöbb problémát azonban önmagában nem oldja meg. A gond ugyanis nem csupán a meghajtás módja, hanem a túlzott mértékű egyéni közlekedés, különösen a sűrűn lakott településeken.

Ezért, miközben fenntartjuk az egyéni közlekedés lehetőségét, tudatosan megkönnyítjük azok helyzetét is, akik szívesen használják a közösségi közlekedést, vagy nem ragaszkodnak saját autó birtoklásához, hanem nyitottak az autómegosztásra, a taxis szolgáltatásokra vagy a jövőben az autonóm járművek használatára.

A megoldás a közlekedésben is ugyanaz: minőség a mennyiség helyett.

Az állam elsődleges feladata olyan minőségi, jól használható közösségi közlekedés kialakítása és fenntartása, ami megközelíti az autó rugalmasságát. A legfejlettebb, leginkább polgári jóléti államok a legmagasabb színvonalú tömegközlekedési rendszerekkel is rendelkeznek.

Akár kisebb autókról, akár autómegosztásról, akár elektromos mobilitásról, de mindenképp vonzóbb közösségi közlekedésről beszélünk, mindegyik egy lépést jelent a helyes irányba. A vasúti közlekedés mérlege számos

szempontból a legkedvezőbb, de a megosztott elektromos autó is hatékonyabb lehet a hagyományos, egyéni tulajdonú járműnél. Nem jelent akkora terhet a családi költségvetésnek, számos adminisztratív és fenntartási feladattól mentesít, miközben a megosztott „közautó” akár többet közlekedik, mint amennyit áll. Emiatt felhasználóra vagy kilométerre vetítve lényegesen kevesebb helyet is foglal. Egyetlen lakótömbben öt-tíz közösen használt autó sok esetben elegendő lehet húsz-harminc vagy akár ötven magántulajdonú jármű helyett.

Ha az autómegosztás széles körben elterjedne, csak ritkán kellene hosszabb távolságot gyalogolni közautó eléréséhez, miközben szinte bármikor kiválaszthatnánk az adott feladatra legalkalmasabb járműtípust. Az előnyökért cserébe alig veszítenénk rugalmasságból vagy kényelemből. A megosztott autót úgy hagynánk hátra, ahogyan mi magunk is szeretnénk megtalálni. Emellett a járművek professzionális karbantartásban részesülnek a szolgáltató vagy az autómegosztó egyesület részéről; rendelkezésre áll a megfelelő biztosítás, az ügyfélszolgálat és a műszaki segítségnyújtás is. Összességében tehát a felhasználók számára kevesebb gondot jelenthetnek, mint a saját tulajdonú gépkocsik.

A politika feladata mindehhez a megfelelő szabályozási és ösztönző környezet kialakítása. A kormányzat felelőssége különösen a közfeladatot ellátó szolgáltatók működésének szabályozása és felügyelete, a képviseleti demokrácia keretei között.

A Második Reformkor Párt célja nem az autóhasználat visszaszorítása önmagáért, hanem

a valódi közlekedési szabadság megteremtése. Olyan országot kívánunk építeni, ahol az emberek nem kényszerből ülnek autóba, hanem azért választják, mert az adott helyzetben valóban ez a legjobb megoldás. Ugyanilyen természetes választássá kell válnia a vasútnak, a tömegközlekedésnek, a kerékpárnak vagy az autómegosztásnak is. A közlekedéspolitika feladata nem egyetlen közlekedési mód előnyben részesítése, hanem annak biztosítása, hogy mindenki a számára legkedvezőbb eszközt választhassa.

b) A közösségi közlekedés integrációja: eszközök és szerepkörök

Az utas számára elsősorban a szolgáltató látható, de legalább ilyen fontos szereplő a megrendelő is, amely egy adott földrajzi területen a tömegközlekedési rendszer gazdája. Magyarországon ezt a kevésbé látható szerepkört jelenleg a Közlekedési Minisztérium látja el, elsősorban háttérintézménye[14] útján, helyi közlekedés esetén pedig az önkormányzatok. A megrendelői szerepkörre többféle intézményi és szervezeti modell létezik, de minden esetben alapvető jelentőségű egy erős, integráló megrendelő szervezet, amely proaktívan megszervezi és fejleszti a tömegközlekedést, valamint számon kéri és elszámoltatja a különböző közlekedési alágazatok szolgáltatóinak teljesítményét.

Politikai vízióinkban a közszolgáltatás szereplői – a megrendelők, az állami és magán-szolgáltatók, a mobilitási szolgáltatók és a háttérintézmények – együttesen felelnek a teljes mobilitási lánc lefedéséért. Ez magában foglalja a gyaloglás, az egyéni mikromobilitási eszközök és a taxis közlekedés integrációját is, akadálymentes, intelligensen kialakított közte-

rek és közlekedési csomópontok révén, valamint a közlekedéshez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások – például coworking terek, tárolók, töltőpontok vagy kerékpár-szervizpontok – kialakítását a vasútállomásokon.

A személyközlekedés operációs rendszere az integrált ütemes menetrend: egy egész nap rendszeresen ismétlődő menetrendi struktúra, amely országosan legalább óránként biztosít eljutási lehetőséget bármely két pont között. A vasút – kötött pályás jellegéből adódóan – biztosítja az óras alapütemet, amelyhez a közúti és egyéb közösségi közlekedési eszközök csatlakoznak. Az erre épülő rendszer olyan rugalmas, hatékony és vonzó lehet, hogy helyenként akár az iskolakezdés vagy a műszakváltások időpontját is érdemes lehet ahhoz igazítani, hogy a közösségi közlekedés mikor teheti le az iskola vagy gyár kapujában utasait. Ezzel együtt még hatékonyabban szolgálhatjuk ki az összes utazási igényt.

A Második Reformkor Párt kevésnek tartja azt a jelenlegi törvényi kötelezettséget, amely szerint elegendő naponta két-három alkalommal (Lengyelországban jelenleg négyszer) biztosítani az eljutás lehetőségét. Az igényvezérelt közlekedés és a mikromobilitási szolgáltatások segítségével olyan fenntartható közlekedési rendszert kívánunk kialakítani, amely még a ritkán lakott tanyás térségekben is lehetővé teszi az óránkénti közlekedési kapcsolatot.

A legforgalmasabb viszonylatokon és nap-szakokban betétjáratokkal sűrítendő az alap-ütem, így félórás, húszperces, negyedórás vagy akár tízperces követés is kialakítható. Ugyanakkor nem tartjuk szükségesnek túlértékelni az átszállásmentes eljutást. Egy korszerű rendszerben azt kell biztosítani, hogy az

átszállás kulturáltan, gyorsan és akadálymentesen történjen, és az esetek túlnyomó többségében valóban jól működjön. A jellemző átszállási kapcsolatoknál a vonatok egymással szembeni vágányokra érkeznek, sok helyen pedig lehetővé tesszük, hogy az autóbuszok közvetlenül a vasúti peron mellett, vagy legalább annak közvetlen közelében álljanak meg. A legkedvezőtlenebb esetben is legfeljebb egy óra múlva indul a következő csatlakozás, miközben az állomásokon kulturált váróterek, internetkapcsolat, vendéglátás és egyéb szolgáltatások állnak az utasok rendelkezésére.

A vasútállomásokat ismét a települések egyik funkcionális központjává kívánjuk tenni. Ezzel elérkezünk egy fontos térfejlesztési kérdéskörhöz: a Második Reformkor Párt néhány alapvető területfejlesztési elvet kíván megismerni a hazai közigazgatásban és tervezési gyakorlatban.

Ennek megfelelően a településfejlesztés és a közlekedésfejlesztés a jövőben sem válhat el egymástól.

A vasúti kapcsolattal rendelkező, állomások és megállóhelyek környezetében fekvő területeket elsődleges fejlesztési övezetnek kell tekinteni, amennyiben ezt más jelentős érdek nem zárja ki. Ha egy településen új lakóterületek kialakítására van igény, azokat elsősorban ott célszerű kijelölni, ahol már rendelkezésre áll, vagy viszonylag könnyen kialakítható a magas színvonalú közösségi közlekedési kapcsolat.

Az agglomerációs folyamatok csak részben tekinthetők megváltoztathatatlan adottságnak. Budapest példájánál maradva: a kiköltözési folyamat számos eszközzel mérsékelhető. Elsősorban a kerületek és településközpontok fej-

lesztésével, valamint azzal, hogy minden alapvető életfunkció helyben is elérhetővé váljon. A belvárosi lakóterületek életminőségét javítani kívánjuk, részben a fokozatos autóforgalomcsillapítást is magukban foglaló fejlesztési programokkal. Az agglomeráció településein új munkahelyeket teremtünk, fejlesztjük a logisztikát és a lakossági szolgáltatásokat annak érdekében, hogy ezek a települések ne csupán alvóvárosok legyenek, és minél kevesebben kényszerüljenek napi ingázásra.

A közlekedésfejlesztésben továbbra is fontos cél marad a városközpontok elérhetősége, ugyanakkor harántirányú kapcsolatok kiépítésével egyrészt jobban kiszolgáljuk a meglévő utazási igényeket, másrészt csökkentjük az autóhasználat szükségességét az agglomeráción belül. Ezzel egyidejűleg lehetőséget teremtünk arra is, hogy az emberek hálózatszerűen járják be az agglomerációt, vagyis új, átlós irányú kapcsolatok és utazási lehetőségek jöjjenek létre.

Támogatjuk a Budapest Vasúti Stratégiában meghatározott rövid és hosszú távú közlekedésfejlesztési tervek maradéktalan megvalósítását, a budapesti vasúti csomópont teljes kiépítését, valamint a TISZA-kormány járműfejlesztési törekvéseit. A hazai vasúti járműipar racionális alapokon történő újjáélesztését üdvözljük, és ahol ez hatékonyabb, előnyben részesítjük a nagytérségi technológiai és ipari együttműködést, globális összefüggésben is.

A vidékfejlesztésben is fontos cél az átlós kapcsolatok erősítése és a közlekedési hálózat decentralizációja. A hiányos infrastruktúra, a centralizált járatszerkezet és az integrált ütemes menetrend hiánya miatt ma is közel egyhetes elfoglaltságot jelentene az ország

beutazása az államhatárok közelében. Ez jól mutatja a periférikus térségek strukturális elmaradottságát, valamint a térségi kapcsolatok fejletlenségét.

Intermodális pályaudvar ott létesül, ahol az utasokat különböző irányokból rá is kell hordani, illetve tovább is kell szállítani, jellemzően ott is, ahol vasútvonalak találkoznak. Az adott helyi és helyközi közlekedési eszközök megállói is szervesen kapcsolódnak a pályaudvarhoz, és P+R parkolóhelyek is megfelelő számban állnak rendelkezésre. Amit a vasútállomásokról megfogalmaztunk, az ezekre a csomópontokra fokozottan igaz. A Második Reformkor Párt arra törekszik, hogy a közlekedési és önkormányzati szereplők – a közigazgatással és a magánszektorral együttműködve – komplex szolgáltatóközpontokat hozzanak létre.

Ezek nem pusztán átszállási helyek, hanem a települések mindennapi életének fontos központjai lehetnek.

Vidéken is arra törekszünk, hogy a települések élete ismét nagyobb mértékben a közlekedési csomópontok köré szerveződjön, és ne maradjanak kihaltak azok az átszállóállomások, ahol ma egy kávét is legfeljebb automatából lehet vásárolni. Az utas érezhesse azt, hogy valahová megérkezett – haza vagy egy vonzó úti célra –, ahol, ha szükséges vagy kedve tartja, szívesen eltölt némi időt: ügyeket intézhet, online dolgozhat, megtervezheti következő utazását, vendéglátó, könyvtár vagy olvasószárok várja, vagy akár elvégezheti bevásárlását.

A kisebb vidéki állomásokon a jellemzően bezárt pénztárhelyiségek felújításával vagy átalakításával a pályavasút olyan vegyes

szolgáltatópontokat alakít ki, ahol a helyi vállalkozók termékei mellett vasúti menetjegy, helyi és vasúti szuvenir is értékesíthető, postai szolgáltatásokra, alapvető utazási tájékoztatásra és vendéglátásra számíthat az utas.

Lényeges integrációs feladat a közös tarifális megoldások fejlesztése és fenntartása. A klasszikus jegy- és bérlettermékek mellett a Második Reformkor Párt támogatja az időalapú jegyrendszer bevezetését a helyi közösségi közlekedésben – például 30, 60 vagy 90 perces jegyek –, valamint más innovatív tarifális megoldásokat, mint pl. az „on-off” mobilalapú jegy, ahol a mobilitási szolgáltató a GPS szerint megtett útvonalra másnap automatikusan kiszámolja a regisztrált utas számára elérhető legolcsóbb tarifát.

c) Helyi, helyközi, távolsági személyközlekedés – és hova legyen a tehervonat?

A távolsági közlekedés egyértelműen az InterCity-vonatok, a gyorsvonatok, az inter-régiók és a távolsági autóbuszok világa. Kevésbé egyértelmű első látásra a helyi és a helyközi közlekedés közötti különbség. Nagyjából a városi és a vidéki közlekedés megkülönböztetéséről van szó, ez a fogalom-pár azonban kevésbé pontos, ráadásul a két kategória között számos átfedés létezik. Jó példa erre a budapesti HÉV, amely egyszerre lát el helyi és helyközi, agglomerációs közlekedési feladatokat.

Helyközi forgalomban – vidéken vagy az agglomerációkban – az országos vagy regionális szolgáltató biztosítja a települések közötti kapcsolatokat. A helyi közlekedést ezzel szemben jellemzően elkülönült rendszerekben, helyi azaz városi szolgáltatók végzik, és azt nem a

minisztérium, hanem az adott önkormányzat rendeli meg. Előfordul ugyanakkor, hogy egy város országos szolgáltatótól vásárol helyi közlekedési szolgáltatást. Erre példa a MÁV budapesti elővárosi vasúti forgalma is, amely a fővároson belüli megállók között részben helyi közlekedési szerepet is betölt, budapesti bérlettel igénybe vehető. Azokon a településeken pedig, ahol nincs külön megrendelt helyi közlekedés, a helyközi járatok látják el a helyi közlekedési igények jelentős részét.

Magyarországon a vasúti főhálózat, majd a helyiérdekű vasutak kiépítésével párhuzamosan először a helyi – városi – közlekedés fejlődött. A lóvontatású városi vasutakon kisértetve a villamos hajtás váltotta fel az állati erőt, majd a kiépülő kör- és sugárutakat az előkelő hintók és a gyalogosok mellett a reformkori omnibuszforgalom vette birtokba. Csak a 20. század folyamán fejlődött ki fokozatosan a vidéki autóbusz-hálózat, de nagyjából a század közepére utasszámban, később pedig utaskilométerben mért teljesítményben is átvette a vezető szerepet a vasúttól. Az a körülmény, hogy még a vasúton belül is külön világot jelentett a helyiérdekű vasút és a távolsági közlekedést lebonyolító államvasút – a vasúttársaságok sok esetben külön állomásokat építettek, a vonalaik pedig nem feltétlenül kapcsolódtak egymáshoz –, később szükségessé tette, hogy modern szóval élve „integráljuk”, vagyis összehangoljuk és fizikailag is összekössük a különböző közlekedési módokat. Ez a munka Magyarországon mindmáig csak részben valósult meg.

Első látásra ellentmondásosnak tűnhet, hogy jelenleg egyrészt tovább kell erősíteni a három fő személyközlekedési ág integrációját (lásd a b) pontot), másrészt jobban szét is kell

választani a helyi, a helyközi és a távolsági közlekedést.

Az integrációt elsősorban az indokolja, hogy az utas számára csak az számít, miként jut el A pontból B pontba, ehhez azonban gyakran többféle közlekedési eszközt kell igénybe vennie. Ha például valaki tanyán él, de Budára szeretne eljutni, egy jól szervezett közlekedési láncban jó eséllyel falubusszal vagy kerékpárral kezdi az utazását, esetleg Volán-buszra száll, majd egy regionális vonatról egy csomópontban gyorsvonatra vált, végül a fejpályaudvarról metróval vagy villamossal éri el úti célját. Sokáig mindezt csak külön-külön megváltott jegyekkel lehetett megtenni, a Volán-busz ráadásul sok helyen néhány száz méterre állt meg a vasútállomástól, hazafelé pedig előfordult, hogy a gyorsvonat érkezéséhez nem csatlakozott regionális járat. Mivel az integráció Magyarországon részben már megvalósult, ma a fizető utas országbérlettel vagy napijeggyel végigutazhatja ezt az útvonalat.

A közlekedési rendszerek szétválasztása két fő okból lehet indokolt.

Ha egyetlen vasútvonalon három vagy akár öt különböző vonattípust kell közlekedtetni, mi több, fejleszteni is kellene a szolgáltatást, a szerelvények hamar akadályozni kezdik egymást. Ilyenkor célszerű külön infrastruktúrát biztosítani a városi, a helyközi, a távolsági és a tehervasúti forgalom számára. Ezt a célt szolgálja például a Déli Körvasút fejlesztése, de a Lázár János által leállított repülőtéri vasútfejlesztés is hosszú szakaszon különválasztaná az elővárosi és a távolsági forgalmat.

A NER időszakában a központosítás túlzott mértéket öltött. A jelenlegi MÁV Személy-

szállítás méretéhez hasonló, ennyire koncentrált vállalat alig található a világon. Jó példa erre is a budapesti HÉV, amely – szerepéből adódóan – hosszú időn át a BKV részeként működött. Ma is gyakorlatilag önálló szervezetként működik a nagy MÁV-on belül. Bár nem feltétlenül ez lesz egy új kormány első feladata, hosszabb távon indokolt lehet a jelenlegi túlméretezett szervezet átalakítása, például Volán-, HÉV-, regionális és országos távolsági társaságok megalakulásával, a csoport szintű szinergiák megtartása mellett.

Más országokban különálló tehervasúti hálózatok vagy dedikált teherszállítási korridorok is működnek. A magyarországi adottságok mellett azonban ilyen megoldással nem számolunk. A már említett V0-vonal koncepciója időről időre változott: egyes változatai kizárólag tehervasúti használatra épültek volna, de mind az eredeti elképzelés, mind a legutóbbi változat vegyes forgalommal számol. Ugyanakkor lehetnek olyan vasútvonalak, ahol a teherforgalom az átlagosnál nagyobb szerepet kap, akár elsőbbséget élvez a személyszállítással szemben.[14]

Célunk, hogy a személy- és teherszállítás különböző ágainak érdekeit kiegyensúlyozva, valamint a vasúti infrastruktúra és az erőforrások tudatos fejlesztésével a tehervonatok ne terhet, hanem hozzáadott értéket jelentsenek a vasúti rendszer számára – vagyis olyan „édes teherre” váljanak, amelyből végső soron minden szereplő profitál.

A személyszállítás különböző ágai közötti világosabb szerepmegosztás és hatékonyabb együttműködés érdekében kiemelt figyelmet fordítunk a vonatnemek rendszerére is. A MÁV szakemberei – jellemzően különböző kénysze-

rek hatására – az elmúlt években sokat kísérleteztek a vonatnemek és a hozzájuk tartozó járműállomány átalakításával. Üdvözljük az adott erőforrások kreatív és céltudatos felhasználását: például a hibrid InterCity-gyorsvonati rendszer egyes vonalakon valóban a legtöbbet tudja kihozni a rendelkezésre álló, korlátozott pálya- és járműkapacitásokból. Az adottságoktól és az utazási igényektől függően ez lehet átmeneti, de akár hosszú távon is működő megoldás.

Ugyanakkor egy bevált, már bizonyított rendszert hosszabb távon stabilan kellene üzemben tartani. Az elmúlt időszakban több olyan, alapvetően sikeres „vonatterméket” is megszüntettek vitatható vezetői döntések nyomán, mint például az InterCity-hálózatot kiegészítő, népszerű InterPici motorvonatok. Kedvezőtlen folyamatnak tartjuk azt is, amikor különböző – sokszor vitatható – igényeknek engedve egyre több megállást iktatnak be a távolsági járatok menetrendjébe. Ennek egyik végpontja az volt, amikor a MÁV vezetése gyakorlatilag kivezette a klasszikus gyorsvonatokat, miközben a csökkentett szolgáltatási színvonalú InterCity-járatok a gyakorlatban már a gyorsvonatok szerepét vették át. Nemzetközi összehasonlításban megállapítható, hogy Szlovákiában a hagyományos gyorsvonatok szolgáltatási színvonala magasabb, mint a magyarországi InterCityké.[16]

Álláspontunk szerint a gyorsvonatokra hosszú távon is szükség van, hiszen ezek jelentik a távolsági vasúti közlekedés alapszolgáltatását. A hazai InterCity-hálózatot ugyanakkor ismét prémium szolgáltatássá kell fejleszteni, és szervesen be kell illeszteni az európai távolsági vasúti hálózatba. Belátható időn belül el kellene érni, hogy Európa nagyvárosai

között ütemes menetrend legyen érvényben, legalább óránkénti vonatkövetéssel. (Ha az egyes országok kialakítják saját integrált ütemes menetrendjüket, ennek keretében a nemzetközi távolsági járatok összehangolása az egyik részfeladatként jelenik meg, a menetrendalapú infrastruktúra-tervezés során is.)

A Második Reformkor Párt támogatja az európai éjszakai vonathálózat újjáépítését és fejlesztését célzó kezdeményezéseket is, támaszkodva a magyar vasút e területen felhalmozott tapasztalataira és hagyományaira.

Az Európai Unió által is ösztönzött piaci liberalizációt alapvetően üdvözljük. A kereskedelmi alapon működő személyszállításnak ugyanakkor illeszkednie kell az integrált ütemes menetrendbe, megfelelő teljesítési garanciák és az utasok számára kedvező tarifális integráció mellett. Ezen kívül kizárólag a fennmaradó szabad kapacitások vehetők igénybe, feltéve hogy a többletkínálat érdemben nem veszélyezteti a közszolgáltatás gazdasági fenntarthatóságát. A távolsági és egyéb kereskedelmi szolgáltatások működtetését pályázati rendszerben tartjuk célszerűnek, ahol a verseny szabályozott keretek között valósul meg. A magántársaságok távolsági autóbusz-közlekedésének elsősorban azokon a viszonylatokon látjuk a helyét, ahol jelenleg nem áll rendelkezésre megfelelő vasúti szolgáltatás. A klímaválság időszakában indokoltnak tartjuk azt a szabályozási lehetőséget is, hogy az állam távolsági közúti koncessziókat csak korlátozottan adjon ki, különösen olyan útvonalakon nem, amelyek közvetlenül párhuzamosak az InterCity-hálózattal.

A Második Reformkor Párt személyközlekedési politikájának alapelve, hogy minden ember

számára biztosítani kell a szabad, biztonságos és fenntartható mobilitás lehetőségét. Nem egyetlen közlekedési módot kívánunk előnyben részesíteni, hanem olyan integrált rendszert építünk, amelyben az egyéni és a közösségi közlekedés egymást kiegészítve szolgálja az embereket. Célunk, hogy a közösségi közlekedés minőségben, rugalmasságban és megbízhatóságban minél inkább megközelítse az egyéni autóhasználat nyújtotta szabadságot, minél kisebb környezeti terheléssel és nagyobb energiahatékonysággal. A közlekedés fejlesztését ezért nem önmagában, hanem a településfejlesztés, a gazdaságpolitika, a digitalizáció és az életminőség javításának szerves részeként kezeljük.

4. Részesedési közlekedés és emberközpontú szolgáltatások

a) Ember- és ügyfélorientált közlekedés

A közlekedés nem önmagáért létezik, hanem az emberért, ahogyan a nemzetgazdaság is az itt élők érdekeit szolgálja.

Ezt a szemléletet fejezi ki a menetrendalapú közlekedéstervezés is: egy-egy közlekedési kapcsolat létrehozása nem öncél, hanem azt szolgálja, hogy az emberek és az áruk menetrend szerinti helyváltoztatása megbízhatóan megvalósuljon. A Második Reformkor Párt ezért fontosnak tartja, hogy ezt a szemléletet minden leendő építő- és közlekedésmérnök, valamint minden váltókezelő és autóbuszvezető már képzése kezdetén megértse és magáévá tegye.

b) Az emberi tőke motiválása: integrált életpálya-, oktatási és bérmodell

A Második Reformkor Párt vállalja mind az utasok, mind a szállíttatók, mind pedig a közlekedésben dolgozók politikai képviselését, összhangban társadalmi és nemzetgazdasági vízióinkkal. Az intézményi háttér pontos kialakítása szakmai és érdekképviselési egyeztetések tárgya. Ami azonban nem képezheti vita tárgyát, az a közlekedést használók és a közlekedésben dolgozók jólétének elsődlegessége.

Ezt a célt szolgálják az utasokat és a munkavállalókat egyaránt ösztönző javaslataink. Az utasok számára azt szeretnénk biztosítani, hogy ne csupán napi egy-két alkalommal álljon rendelkezésre közlekedési lehetőség, hanem egész nap kiszámítható, rendszeres

szolgáltatás működjön. A közlekedésben dolgozók számára pedig valódi előrelépést jelenthet az integrált életpálya-, oktatási és bérmodell megvalósítása.

Az egységes közlekedési életpályamodell a vasúti és az autóbuszos ágazatot közös kompetenciarendszerbe integrálja. Belépési szinten egységes közlekedési alapképzést vezetnénk be, amely minden munkavállaló számára biztosítaná a szükséges közlekedésszakmai, biztonsági, digitális és ügyfélkezelési alkompetenciákat, miközben érzékenyebbé tenné őket a közlekedés társadalmi szerepére és integrált működésére is. Ez megkönnyítené az egyes alágazatok együttműködését, valamint a közöttük való átjárást, csökkentve a jelenlegi merev szervezeti határokat.

A szakosodás szintjén moduláris képzési rendszerre térnénk át, amelyben elkülönülnek a vasúti és közúti, a helyi, helyközi és távolsági, a forgalmi, az utaskiszolgáló, valamint a műszaki és karbantartási szakterületek. A moduláris felépítés ugyanakkor lehetővé teszi e kompetenciák ésszerű kombinálását is, növelve a rendszer rugalmasságát.

A rendszer fontos eleme lenne az Országos Közlekedési Kompetenciaközpont, amely a Közlekedéstudományi Intézet jelenlegi oktatási szervezeti egységeinek átalakításával és továbbfejlesztésével jönne létre. Feladata az egységes tananyag gondozása, valamint korszerű digitális szimulációs környezet biztosítása a leendő járművezetők, forgalmi szolgálattevők és más közlekedési szakemberek kép-

zéséhez. Ez a modell egyszerre rövidítené le és tenné hatékonyabbá a betanulási folyamatot, miközben javítaná a képzés színvonalát és eredményességét.

Karriertervezési szinten átlátható, többfokozatú előmeneteli rendszert alakítunk ki, amely hosszú távú fejlődési perspektívát kínál a közlekedésben dolgozóknak. A reform egyik kulcseleme az egységes, sávós, teljesítmény- és felelősségalapú bérrendszer, amely kiemelt figyelmet fordít a szakmai hiányterületekre (például a mozdonyvezetőkre, az autóbusz-vezetőkre vagy a biztosítóberendezés-műszereszekre). Indokolt esetekben regionális bérikiegészítés is alkalmazható annak érdekében, hogy mérsékeljük a főváros vagy a külföld irányába történő munkaerő-elszívást.

A hosszú távú megtartást lakhatási támogatással, szolgálati lakásprogrammal és kiszámítható előmeneteli rendszerrel kívánjuk segíteni. Célunk, hogy a közösségi közlekedést a modern, technológiailag fejlett és társadalmilag kiemelten hasznos ágazatok közé emeljük, hangsúlyozva a digitalizációt, a fenntarthatóságot, valamint az állam és a magánszektor együttműködésére épülő korszerű szolgáltatási környezetet. A közlekedési sektort nem hagyományos állami munkahelyként, hanem innovatív, nagy társadalmi hatású és hosszú távon kiszámítható életpályát kínáló hivatásként kívánjuk bemutatni.

c) Kormányokon átívelő nemzeti minimum

A közlekedéspolitika olyan hosszú távú nemzetstratégiai terület, amelynek alapvető céljai nem változhatnak négyévente. A Második Reformkor Párt ezért olyan közlekedéspolitikai minimumot kíván kialakítani, amely széles

szakmai és társadalmi egyetértésre épül, és amelyet az egymást követő kormányok is következetesen képviselhetnek.

Ennek alapelvei a következők:

- Kiegyensúlyozott közlekedés-, város- és vidékfejlesztési politika.
- A közlekedés közel teljes karbonmentesítése a körkörös gazdasági szerkezetre való átállás részeként, a hatékony klímavédelem és klímaadaptáció szolgálatában.
- Az integrált ütemes menetrend és a menetrendalapú infrastruktúra-tervezés általánossá tétele.
- A közlekedési alágazatok összehangolt fejlesztése, integrált közlekedési rendszer kialakítása.

5. A minimumtól a nemzeti és emberi maximumig

Napjainkban – legalábbis a közlekedés területén, de valószínűleg nem kizárólag ott – az Európai Unió helyes és támogatandó célokat tűzött maga elé, ugyanakkor nem alakította ki azt az átfogó eszközrendszert, amely ezek megvalósítását biztosítaná. Ennek következtében Európa – az emberiség nagy részéhez hasonlóan – továbbra is kedvezőtlen irányba halad: egyre valószínűbb, hogy a 2030-ra és 2050-re kitűzött módváltási, valamint karbonmentesítési célok jelentős részét nem sikerül teljesíteni. A karbonmentesítést leginkább szolgáló vasúti és kombinált árufuvarozás részaránya jelenleg nem növekszik, hanem csökken. A személyszállításban ugyan több országban figyelemre méltó előrelépés történt, de ezek az eredmények továbbra is rendkívül egyenetlenül oszlanak meg Európában.

Az általunk javasolt nemzeti minimum alkalmas arra, hogy – európai léptékben is értelmezve – minőségi növekedési pályára állítsa a magyar közlekedést, és hozzájáruljon egy ellenállóbb, körkörös gazdasági szerkezet kialakításához.

Ez azonban csak az első, bár nélkülözhetetlen lépés. Hosszú távú víziónk abból indul ki, hogy civilizációnk képes alkalmazkodni a változó éghajlati, környezeti, gazdasági és geopolitikai feltételekhez, és eredményesen védekezni az ezekből fakadó egzisztenciális kihívásokkal szemben. Ebben a létfontosságú alkalmazkodási folyamatban a közlekedésnek – az informatikával kéz a kézben – egyre nagyobb és egyre tudatosabb szerepet kell vállalnia.

Ezen túlmenően olyan társadalmat és olyan nemzetgazdaságot képzelünk el, amely nem légvárak építésére, hanem sok ezer tudatos, egymást erősítő döntésre és fejlesztésre épül. Olyan Magyarországot kívánunk építeni, amely a lehető legtöbbet hozza ki adottságaiból és lehetőségeiből – beleértve azt is, hogy polgárai a közlekedés segítségével szabadabban, hatékonyabban és emberibb módon alakíthassák a térhez és az időhöz fűződő viszonyukat.

[1] A Magyar Közút Nonprofit Zrt. hivatalos adatai szerint (2024) az országos, állami kezelésű közutak hossza 32 707,5 km, a helyi (önkormányzati) közutaké 189 517 km – ez összesen mintegy 222 200 km, valamelyest meghaladja a szövegben szereplő 210–215 ezer km-es becslést. Az arányok (kb. 15% állami / 85% önkormányzati, illetve a forgalom 75%-a az országos hálózaton) egyeznek a hivatalos adatokkal. Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt., "Az állami közúthálózatról", internet.kozut.hu/kozerdeku-adatok.

[2] Súlyos kérdéseket vet fel, hogy a kivitelezést a kétes megítélésű Mészáros-cégcsoport vállalata végzi. Jelentős lakossági ellenállást váltott ki a tájékoztatási gyakorlat és a párbeszéd hiányos volta. Jelenleg jelentős (köz)érdekek fűződnek a beruházás előre-haladásához, a szereplők a megoldásokat mozdítják elő.

[3] A Magyar Közút 2024-es adatai szerint a „jó” minősítésű utak aránya önmagában 27,2% (kb. 8200 km), a „jó+megfelelő” kategória együtt 33,5% – magasabb, mint a szövegben szereplő 15–20%-os becslés. A „rossz vagy nem megfelelő” (53,8%) és az azonnali beavatkozást igénylő szakaszok (13 274 km) adatai ezzel szemben pontosan egyeznek a szövegben szereplő értékekkel. Forrás: Infostart.hu, 2025.09.10., Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján.

[4] Az ITF (International Transport Forum, OECD) 2024-es elemzése szerint Magyarország – Norvégiával együtt – a fejlett országok között a legmagasabb teljes (szárazföldi) közlekedési infrastruktúra-beruházás/GDP

arányal rendelkezik (1,8%; korábbi, 2019-es ITF-adat szerint 2,2%, ami globálisan is a legmagasabbak között volt). Ez a teljes szárazföldi közlekedési infrastruktúrára vonatkozik, nem kizárólag a közútra – mivel azonban ennek túlnyomó része Magyarországon közúti fejlesztés, releváns alátámasztás. Ezzel szemben a közutak fenntartására fordított GDP-arányos kiadás alacsony: mindössze 0,18%, ami elmarad a visegrádi országok 0,26%-os átlagától is. Ez alátámasztja az anyag azon állítását, hogy a magas összberuházás túlnyomórészt új építésre, nem fenntartásra irányul. Forrás: ITF, „Future transport infrastructure: Comparing national investments”, 2024; Egyensúly Intézet, „Magyarországházikönyv”, idézi telex.hu/g7, 2025.12.30.

[5] A KSH hivatalos adata szerint 2022-ben a villamosított vasúti vonalak aránya 40,7% volt. Egy 2025. decemberi elemzés szerint jelenleg már 45% feletti, szemben az 56,9%-os uniós átlaggal. Forrás: KSH, „Fenntartható fejlődés indikátorai”; iho.hu, „Autópályák: igen, vasút: nem”, 2025.12.30.

[6] A növényi eredetű bioüzemanyagok tekintetben reális lehetőséget kínálnak. Figyelembe kell venni, hogy a jelenlegi BEMU (Battery Electric Multiple Unit) járművek viszonylag magas tengelyterhelése miatt nem alkalmazhatók a teljes magyar hálózaton. A technológia ugyanakkor gyorsan fejlődik: egyes gyártók már kisebb tengelyterhelésű típusokat fejlesztenek, miközben a meglévő dízelmotorok jelentős része átalakítható, ma már jellemzően gyárilag alkalmas alternatív üzemanyagok használatára.

[7] Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter 2026. júniusi nyilatkozata szerint jelenleg a magyar vasútvonalak mintegy 40%-án van érvényben valamilyen forgalomkorlátozás. Forrás: Magyar Építők, „Újabb lassújeleket számol fel a MÁV: az egyik legterheltebb vonal van soron”, 2026.06.23.

[8] Ez is azt támasztja alá, hogy jelenleg a Déli Körvasút teljes kiépítése élvez elsőbbséget. Az 1989 utáni V0-koncepciók ezzel szemben nem minden esetben rendelkeztek kellően megalapozott szakmai háttérrel. Mindez azonban nem jelenti a V0-koncepció elvetését, megvalósítása azonban jelenleg nem tekinthető elsődleges prioritásnak. Tervezését annak érdekében folytatni érdemes, hogy szükség esetén éveken belül meg lehessen valósítani. Az alapkoncepció helyes, de megvalósítására akkor kerülhet sor, amikor egyrészt sikerül jelentős előrelépést elérni a vasút és a kombinált fuvarozás javára történő módváltásban, másrészt megerősítettük a magyarországi vasúthálózat egészét a pályavasút megfelelő finanszírozásával, a karbantartás hiányából eredő kapacitáskorlátozások módszeres felszámolásával, a helyiérdekű vasúthálózat korszerűsítésével és a hiányzó hálózati elemek kiépítésével.

[9] A teljes magyar vasúthálózat hossza kb. 8200–8500 km; ebből a személyszállításra nyitva tartott hálózat hossza szűkült 5900–6926 km közé (a forrás, illetve a figyelembe vett időpont szerint eltér). A „közforgalmú” kifejezés pontosítása is szükséges, mivel ez alatt formálisan az összes bejárható, közkezelésű hálózatot értjük, kivéve a magánkezelésű vágánykapcsolatokat (iparvágányokat), beleértve a tisztán teherforgalmú vonalakat is. A főszövegben itt a me-

netrend szerinti személyszállítással rendelkező hálózatról beszélünk. Forrás: G7/Telex, „Kétsebességes Magyarország: a vasút leépült, miközben autópálya-nagyhatalom lettünk”, 2025.12.30.; HVG.hu, 2024.11.18.

[10] Jó példa erre is a Waberner's, amely az elmúlt években jelentősen bővítette kombinált fuvarozási és szállítmányozási-logisztikai tevékenységét: vasútüzemi és vasúti szállítmányozó vállalatcsoportot vásárolt, a NER utolsó évében pedig arra törekedett, hogy a GYSEV Cargo többségi tulajdona is az immár Tiborcz István érdekeltségébe tartozó csoporthoz kerüljön.

[11] Az Eurostat 2023-as adatai szerint a vasút uniós részesedése a teljes (tengeri és szárazföldi) áru fuvarozásban 5,5%. A kizárólag szárazföldi módokat (közút+vasút+belvízi) vizsgáló, az uniós közlekedéspolitikában szokásosan használt „modal split” mutató szerint ~17–18% volt, szemben a 30%-os 2030-as uniós céllal. Forrás: Eurostat, „Freight transport statistics – modal split”; magyarvasut.hu, 2024.01.05.

[12] Jól mutatja ezt a német példa: a német vasúti szektor egésze is visszaesett, ezen belül pedig az állami DB Cargo még a magánvasutak javára is jelentős piaci részesedést veszített, történetének egyik legmélyebb válságába kerülve. Az egyik kevés reménysugarat az jelentheti, hogy a növekvő védelmi kiadások egy része kettős felhasználású infrastruktúrára és technológiákra fordítható, hiszen a vasúti teherszállítás a honvédelem számára is nélkülözhetetlen.

[13] A nyerges pótkocsiknak továbbra is lehet szerepük kontinentális viszonylatokon, különö-

sen ott, ahol még nem áll rendelkezésre vonzó vasúti szolgáltatás. A korábbi RoLa-rendszer – vagyis a teljes kamionok sofőrrel együtt történő vasúti szállítása – jelentős erőforráspazarlással járt, mert amíg a kamion vonaton utazik, nem termel. Ez kisebb mértékben ugyan, de a kíséretlen nyerges pótkocsik vasúti szállítására is igaz. Egy konténerszállító vagon gazdaságosabb és könnyebb karban tartható, mint egy pótkocsiszállító zsebes vagon, ráadásul a pótkocsi olyan szerkezeti elemeket is magával visz a vasútra, amelyek kizárólag a közúti közlekedéshez szükségesek, ezért a vasúti szállítás során holttehernek számítanak. Ahogy a legkorszerűbb konténeralapú rendszerek terjednek, a nyerges pótkocsik vasúti szállításának szerepe fokozatosan visszaszorulhat.

[14] Leánykori nevén Közlekedéstudományi Intézet (KTI), amihez regionális irodák kisebb hálózata is társult; jelenlegi nevén Közlekedéstudományi és Építésügyi Minőségellenőrző Intézet Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatósága.

[15] Mindenesetre számolni kell azzal, hogy a tehervasúti szereplők egyre határozottabban fogják igényelni a forgalomszervezési elsőbbségi rendszer felülvizsgálatát. Általános vasútüzemi alapelv, hogy a pontos vonat elsőbbséget élvez a már késésben lévővel szemben. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy ne kellene mindent megtenni a késések csökkentéséért, kivéve azt, hogy emiatt a pontosan közlekedő vonatot is „elverjük”, ahogy a vasutas zsargon fogalmaz. Ez a nagyértékű, illetve időérzékeny szállítmányokat mozgó tehervonatokra is vonatkozik. A korszerű logisztika és szállítmányozás megköveteli, hogy a tehervonatok is kiszámítható

menetrend szerint közlekedjenek. Ez jórészt úgy érhető el, ha az egész vasúti rendszert megbízhatóbbá tesszük. Ehhez maguk a tehervasúti vállalatok is jelentősen hozzájárulhatnak, nemcsak fegyelmezett üzemeltetéssel, hanem korszerű, bevált technológiák és járművek alkalmazásával, valamint a digitalizáció révén is.

Ígéretes lehetőség az osztott meghajtás alkalmazása a tehervasúti közlekedésben. A tehermotorvonatok kedvezőbb menetdinamikája és nagyobb végsebessége lehetővé teszi, hogy a személy- és tehervonatok jobban illeszkedjenek egymáshoz. Vasútüzemi szempontból ez azt jelenti, hogy a menetvonalak karakterisztikája közelebb kerül egymáshoz, ami az infrastruktúra kapacitásának hatékonyabb kihasználását teszi lehetővé. A tehermotorvonatok futásteljesítménye a mozdonyvontatású szerelvényekhez képest kedvezőbb lehet, mivel lerövidülnek a fordulóidők, a tolatás feleslegessé válik vagy automatizálható, a beépített technológiai redundancia pedig nagyobb üzembiztonságot és rendkívüli helyzetekben nagyobb rugalmasságot biztosít.

[16] Mindazonáltal Szlovákiában az államvasút InterCity-szegmense hosszú évek óta a saját nehézségeivel küzd.

Felhasznált források

Uniós és nemzetközi intézményi források

- Európai Bizottság. Kohéziós Alap. ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en
- Európai Bizottság. Connecting Europe Facility (CEF). inea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en
- Európai Bizottság. Vidékfejlesztési politika (Regional Policy). ec.europa.eu/regional_policy
- Európai Bizottság. Trans-European Transport Network (TEN-T). transport.ec.europa.eu
- Európai Beruházási Bank (EIB). Transport Projects. eib.org/en/projects/sectors/transport.htm
- Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA). Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2026. era.europa.eu
- Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA). ERTMS / ETCS. era.europa.eu/domains/rail-operations/ertms_en
- Eurostat. Freight transport statistics – modal split. ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained
- Eurostat. Railway freight transport statistics. ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained
- ITF – International Transport Forum (OECD). Future transport infrastructure: Comparing national investments, 2024; Inland transport infrastructure investment adatsorok. itf-oecd.org

Hazai statisztikai és hatósági források

- Központi Statisztikai Hivatal (KSH). STADAT statisztikai adatbázis – Területi statisztika, Út- és vasúthálózat. ksh.hu/stadat
- KSH. A fenntartható fejlődés indikátorai – villamosított vasútvonalak aránya. ksh.hu
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az állami közúthálózatról; forgalomszámlálási és útállapot-adatok. internet.kozut.hu

Szakmai és sajtóforrások

- Hungrail Magyar Vasúti Egyesület. Vasúti Árufuvarozási Gazdaságossági és Teljesítménynövelő Akcióterv (VÁGTA). hungrail.hu, 2025.02.27.
- Magyar Építők. „Újabb lassújeleket számol fel a MÁV”, 2026.06.23.
- G7 / Telex. „Kétsebességes Magyarország: a vasút leépült, miközben autópálya-nagyhatalom lettünk”, 2025.12.30.
- Infostart.hu. „Sokkoló számok: a Magyar Közút elárulta, milyen állapotban vannak a magyar utak”, 2025.09.10.
- iho.hu. „Autópályák: igen, vasút: nem”, 2025.12.30.; egyéb ERTMS/ETCS és NEVOMO-hírek.
- vonattal-termeszetesen.blog.hu. „Hogy áll az ETCS?”, 2026.01.
- Egyensúly Intézet. Magyarország-kézikönyv, idézi telex.hu/g7, 2025.12.30.
- Forbes.hu, HVG.hu. Waberer's Csoport, GYSEV Cargo tulajdonosváltás háttéranyagai.
- Atlatszo.hu, Index.hu, Mfor.hu. A Déli Körvasút kivitelezésének és finanszírozásának háttéranyagai.
- Infostart.hu, Világgazdaság (vg.hu), Promotions.hu. Vitézy Dávid közlekedési miniszter nyilatkozatai, 2026.
- Rubicon.hu, Budapest Főváros Levéltára (bparchiv.hu), Vác.hu. Az első magyar vasútvonal (Pest–Vác, 1846) története.
- Wikiforrás. Petőfi Sándor: Vasúton (1847).
- Nevomo / MagRail sajtóközlemények (iho.hu, polandinsight.com, einpresswire.com).

Köszönetnyilvánítás

Ez a közlekedéspolitikai vázlat a Második Reformkor Párt közlekedési munkacsoportjának közös szakmai munkája, amely számos egyeztetés, vita és közös gondolkodás eredményeként született meg.

Köszönet illeti mindazokat, akik tudásukkal, tapasztalataikkal, javaslataikkal és építő kritikájukkal hozzájárultak a dokumentum elkészítéséhez.

Bízunk benne, hogy ez a dokumentum hozzájárul a közlekedés jövőjéről szóló szakmai és társadalmi párbeszédhez, valamint Magyarország fenntartható, emberközpontú és versenyképes közlekedési rendszerének megteremtéséhez.

Impresszum

Kiadó:

Második Reformkor Párt

Készítette:

A Második Reformkor Párt közlekedési
munkacsoportja

Kiadás éve:

2026.