

**Göbl Gabriella**

Szociológia, II. évf., nappali

## **Regionális vasút?**

2004.június 28.

Dolgozatomban a magyar vasúti közlekedés kialakulását és jelenlegi helyzetét tekintem át, vázlatosan. Majd röviden beszámolok egy, a MÁV reformhoz kapcsolódó kísérleti programról, melyet a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hívott életre, 2003 őszén, a vasútreformhoz kapcsolódó lehetőségek feltérképezése céljából, Nógrád megyében.

### A kezdetek

„...az áldott termékeny föld árkok közé domboltatik fel ... a munkások, képzeletük szerint országutat készítenek, melly mely minden tréfán kívül hazánkban sok helyen búza alá alkalmasabb lenne, mint utazók s társzekerek számára...”

*Gróf Széchenyi István (Hitel, 1830)*

Így jellemzi Gróf Széchenyi István a haza útépítés gyakorlatát a XIX. század elején, akkor, amikor a vasút kezd igazán elterjedt és népszerű lenni Amerikától Ázsiáig, valamennyi földrészen.

Magyarországon a személyszállítást ekkoriban a saját lovas szekereken és kocsikon kívül a posta végezte. A gyorspostakocsi utasokat, leveleket és pénzküldeményeket, az ennél lényegesen lassúbb postaszekér az utasokat és értékes küldeményeket, a postai társzekér csak áruszállítást végzett. Ezek a lassúság, drágaság és a már említett útviszonyokkal együtt nem elégitte ki az utazók igényeit.

Ezzel egyidőben a teherszállítás modernizálása céljából 1827-ben, Pest és Kőbánya között kísérleti jelleggel lóvontatású lebegővasút épült, angol mintára. Alig egy év múlva a felmerülő gazdasági és műszaki problémák miatt beszüntették az üzemeltetést, a vasutat lebontották.

A reformkor kiemelkedő személyiségeinek beszámolóiban az angliai vasút helyzetéről és más európai példákról végül oda vezettek, hogy az 1832-36. évi pozsonyi országgyűlés megalkotta az 1836. évi XXV. Törvénycikket, amely rendelkezett a csatornák és hidak építéséről, valamint szabályozta a vasút építését is. Ezt követően 1839-ben megkezdték az első lóvasútvonal építését, Pozsony és Nagyszombat között. A vonalat 1846-ra sikerült kiépíteni, majd még ebben az évben meghosszabbítani. 1873-ra a vonalat átépítették úgy, hogy a gőzmozdonyos forgalom kívánalmainak is megfeleljen.

Az 1834-44. évi országgyűlés jóváhagyta a pest-pozsonyi és a pest-szolnoki vasútvonalak megépítését, majd 1846-ban meg is nyitják a Pest-Vác közötti szakaszt, amely a gőzmozdonyral rendelkező országok sorába emeli Magyarországot. 1847-ben átadják a Pest-Szolnok, majd 1848-ban a Pozsony-Marchegg közötti vonalat.

A közlekedéspolitika és közlekedésfejlesztés koncepcióját az 1848. évi XXX. tc. rendezi a korszakban. Ez a második vasúti törvény.

A kezdetektől az 1868-ig tartó időszakban a vasút és a körülötte zajló építkezés, valamint az üzemeltetés vegyes rendszerben történt, kisebb részben állami finanszírozásból, nagyobb részben magántársaságok által.

A második vasúti törvénnyel lezárul a magyar vasút történetének kezdeti szakasza.

## A MÁV megalakulása

1868. július másodikán a magyar állam megvásárolja a Pest-Hatvan-Salgótarján közötti, 126 kilométeres szakaszt egy magántársaságtól és az akkor épülő Zákány és Zágráb közötti állami vasútvonal közös igazgatóság alá vonja. Az igazgatóság 1869-től Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) néven működik.

A korszak közlekedési miniszterének, Baross Gábornak, és az általa végigvitt államosításnak köszönhetően a társaság nyeresége már az első néhány év után meghaladta a magánvasút-társaságok megváltása során felgyülemlett államadóságot.

1914-re a közforgalmú vasúthálózat hossza meghaladta a 22 869 km-et, ami a többi európai országhoz képest is jónak számított.

1873-tól a MÁV Gépgyárban megkezdődik a gőzmozdonyok gyártása, 1878-ig még külföldi tervek alapján, majd azt követően magyar tervek szerint, melyeket a párizsi világkiállításon is bemutatnak. A korszak legjobb mozdonyait hazánkban gyártották a Kordina Zsigmond vezette tervezőcsapattal.

A század második felére a Magyarországon gyártott vasúti mozdonyok sebessége 80-90km/h volt, majd a századfordulóra a MÁV Gépgyárakban gyártott mozdonyok elérték a 100 km/h sebességet. A két háború közötti időszakban takarékos – kis szénfogyasztású, könnyen karbantartható – gőzmozdonyokat gyártottak, 424-es sorozatszámú elnevezéssel. A mellékvonalakon ugyanilyen szempontok szerint kivitelezett, motorpótlónak nevezett mozdonyok közlekedtek.

A századfordulót követően a külföldi tapasztalatokkal hazatérő szakemberek a vasút villamosításának gondolatát vetették fel. Ez volt a következő nagy lépés a hazai vasútgyártás történetében. Ezzel nagyjából egyidőben átadták a MÁV kezelésében működő, villamos helyiérdekű vasutat a Rákospalota – Veresegyház – Vác közötti útvonalon.

Az 1923 – 1928 Kandó Kálmán saját tervei alapján, a Ganz építette fáziváltós mozdonyokkal indított próbajáratokat Budapest és Alag között. Ennek eredményeként kezdték meg a V40-es sorozatú villanymozdony sorozatgyártását.

Az 1920-as évektől megjelennek a dízel vasutak is. A villamosítás fokozatos térhódításával a gőzmozdonyok lassanként kiszorultak a forgalomból. 1985-ben a vontatási teljesítmények valamivel több, mint 99%-át a dízel és villamos járművek képezték, a gőzmozdonyok részvétele 0,2% volt mindösszesen.

A magyar vasút történetének első száz éve egy jól működő, számos nemzetközi elismerésnek örvendő szakembert és technikai újdonságot adó közlekedési ágazatnak tűnik.

## A MÁV ma

„A MÁV 60 milliárdos hitelfelvételre készül” – olvashattuk 2004. április végén a sajtóban. Az elmúlt években a MÁV Rt. többször került csődközeli helyzetbe. A magyar állami költségvetés nem képes fedezni a vasút fenntartásával, időszerű fejlesztésével járó költségeit, aminek következtében az Rt. időről időre különböző hitelkonstrukciókkal próbálja veszteségének legalább egy részét pótolni. A hitelfelvétel azonban nem oldja meg az alulfinanszírozásból adódó pénzihiányt. (Csak néhány adat az elmúlt évekből: 2001-ben a kormány átvállalta a MÁV 63,7 milliárdos tartozását, 2003-ban 29 milliárdos veszteséggel zártak, az idei évben pedig 37 milliárdra számítanak. Egy döntés-előkészítő tanulmány szerint a 2005-ös és 2006-os évben már 100 milliárd forint hitelre lenne szükség. Ebben az esetben az évek során felhalmozódott hosszú lejáratú hitelek elérnék a 250 milliárdot, az éves adósságszolgálat meg 45 milliárdot tenne ki. Ehhez képest a társaság éves árbevétele 200, jegyzett tőkéje pedig 193,7 milliárd forint körül mozog.)

A személyszállítás nem nyereséges ágazat (a világon sehol nem lehet az utasokkal megfizettetni a tömegközlekedés költségeit – ezt az állam szubvencionálja. A legtöbb társaság az áruszállításból befolyó nyereséggel oldja meg, keresztfinanszírozással (viszont az áruszállítást nem támogatja az állam). A járatsűrűség nem kielégítő, a szerelvények elavultak és lassúak, a sínek nem bírják a nagy sebességet, az utasok elégedetlenek a szolgáltatással és drágállják az utazási tarifákat.

A MÁV reform néven emlegetett megoldási javaslat az elővárosi vasút kialakítását, illetve a vidéki szárnyvonalak átszervezését jelentené. Ugyan a környezetvédők mindebből mintegy négyezer km-nyi vasút megszüntetését olvassák ki, a társaság alkalmazottai tizenegyezer alkalmazott elbocsátását vélik a dolog mögött; a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) más álláspontot hirdet. Az elővárosi vasút az aszfaltutakat tehermentesítené a gépkocsihasználók átcsábításával, a térségi vasutak pedig (regionálisként emlegetett, ám az érintett területek nem egyeznek az EU által régiókként kezelt területekkel, így inkább az önkormányzati társulások által kialakított térségek alapján keresztelték el), a szárnyvonalak mentén kialakított, rugalmas, modern, a helyiek igényeire épülő vasúti hálózat kialakítását fedné.

2003 októberében bemutatásra került a Kísérleti Regionális Közlekedési Modell, amely a jelenleg gazdaságtalanul üzemelő szárnyvonalak megtartásával a régiók közlekedési rendszerét egészítené ki. Eszerint a helyközi közlekedés állami feladat, a helyi közösségi közlekedés pedig önkormányzati feladat lenne.

A koncepció szerint az ellátási tulajdonosi-funkciókat a térségi önkormányzatok vennék át, a szolgáltatást pedig egy regionális vasút-üzemeltető részvénytársaság. Fontos kiemelni, hogy az önkormányzatok részvétele a kísérletben lehetőség és nem kötelezettség, mely tényező az érintett önkormányzatok részéről pozitív fogadtatásban részesült. A kísérletben résztvevő térségek Balassagyarmat és Vésztő térségében kezdenék meg működésüket.

## A Konstruktív Párbeszéd Terei program

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2003-ban kísérleti kutatási programot kezdeményezett, akadémiai partnerek részvételével.

A program résztvevői angol és magyar oktatási intézmények voltak: a London Metropolitan University építészkarának egy műterme, a Bercsényi Építész Szakkollégium és az ELTE Szociológia és Társadalomelméleti Szakkollégiuma. A programnak én is résztvevője voltam.

A kutatás a vasútreformmal kapcsolatos hivatalos döntések előtt és azoktól függetlenül, a Konstruktív Párbeszéd Terei program keretében történt. Ennek során Nógrád megyében a helyi vasút és három, a szárnyvonalon egymás mellett elhelyezkedő település, Mohora, Szügy és Balassagyarmat építészeti és társadalmi környezetének vizsgálatára került sor.

Az alkalmazott, Magyarországon eddig nem használt módszer a helyi közösség részvételen és személyes kapcsolatok kialakításán alapult, és az előzetes feltételezés alapján - akár az ország regionális vasúti programja számára is példaértékűnek számíthat. Az elsődleges cél az volt, hogy az általános gyakorlatként felülről indított fejlesztési javaslat és gyakorlat helyett a helyi közösségek javaslataira, észrevételeire épített, lehetséges koncepció álljon össze.

A programban résztvevők csupán közvetítőként szerepelnek, az érdemi beavatkozást, a feladatokat a közösség végzi, s a résztvevők tudományos, szakmai háttere csupán eszközként szolgál a közösség kezében. A végzett kísérletek azon kommunikációs szintek és csatornák feltárását célozták meg, amelyeket a fejlesztés során használni lehet. Úgy tűnt, hogy a jelenlegi épített infrastruktúra nem működik, és egy esetleges felülről irányított fejlesztés nem jelent valós megoldást a helyi problémákra. Az előzetes vizsgálatok, felmérések, interjúk legalábbis ezt támasztották alá.

A programban résztvevők egyes helyszíneken elemezték a települések közttereinek használatát, a vasút, a közlekedés és a közösségek kapcsolatát, és lehetséges javaslatokat adtak a fejlesztésre a közösségekkel való együttműködés keretein belül. Az alapfeltevés szerint a vizsgált vasúti infrastruktúra olyan hálózat, ami képes lehet a települések nagyobb egységbe foglalására és ezen keresztül olyan szolgáltatások és közösségi rendszerek kiépítésére, melyek jelentősen javíthatják a hálózatba bekapcsolódó települések fejlődési esélyeit és életminőségét. A települések közterein és a vasút épületeiben és vonalán megvalósított beavatkozások során az építést, a térteremtést mint folyamatot használták fel arra, hogy lehetőséget teremtsenek az egymás mellett élők közös érdekeinek és értékeinek realizálására, azok érvényesítésére.

## A két település, a város és a vasút

A továbbiakban a kéthetes workshop során kialakított képet, valamint az ehhez használt módszereket foglalom össze.

**Mohora** a legezárta és legkritikusabb helyzetű település, ahol a fizikailag és társadalmilag is két részre szakadt falu közti határvonalon áll az állomás elhagyatott épülete. Az itteni beavatkozások részben a terület semleges zónakénti közös használatát és az ezen keresztüli közösségépítést célozták meg, részben pedig a zárt közösségek identitásának saját tevékenységeiken keresztüli átértelmezését. Mindkét munkafolyamat aktívan felhasználta a kortárs médiumok, mint a videó, a kivetítés, a számítógépes látványtervezés valós idejű visszacsatolást biztosító eszközeit, amik a hasonló képekkel csak televízióban találkozó közösségek önértelmezésében rendkívüli erejűnek bizonyultak.

A faluval kapcsolatos munka alaptémáján a helyszíni tapasztalatok sokat változtattak. Szem-

betűnő volt a két elkülönülő faluresz közötti holt sáv megléte, ami magyarázattal szolgált az állomásépület funkciótlan állapotára is. Az eredeti vizsgálati hipotézis a műveletlen terület fejlesztési gócként való használatát célozta meg (mintegy alternatívaként a jelenlegi ipari területtel és a valamikori szemétkerakóval szemben). A helyszínen tapasztaltak azonban rávilágítottak arra, hogy a két részre szakadt faluban nagyon komoly társadalmi törések is húzódnak, amik javarészt egybeesnek a fizikai törésvonalakkal. A személyes kapcsolatteremtés során az a sajátos helyzet alakult ki, hogy a résztvevők kérdéseit és kezdeményezéseit javarészt a teljes szegregációban élő roma közösség fogadta be, amiért is a közvetlen kapcsolatot a falu közösségével ezután elsősorban ők jelentették. A falu nagyobbik részével a 'nagyfalu' közösségének zárkózottabb (és elfoglaltabb) életmódja miatt sokkal nehezebb volt kapcsolatba lépni, bár a későbbi fázisokban kiderült, hogy ez a közösség is megosztott, tehát a törésvonalak nem kizárólag etnikai csoportok mentén húzódnak.

A helyi munka céljává fokozatosan – és a társadalmi fejlesztések területét elkerülve – az vált, hogy a terek átalakításainak felhasználásával, az események pozicionálásával olyan lehetőségek és helyszínek jöjjenek létre, ahol a közösség egyfajta semleges zónában találkozhat és egymással, illetve a közösség identitásával szembesülhet egy új kontextusban. A résztvevők szerepe itt kiegészült egyfajta mediátori szereppel is, amiben a videó, a digitális képfeldolgozás alapvető fontosságúnak bizonyult. Ez tette ugyanis lehetővé, hogy – az azonnali visszacsatoláson és a médiatermék létrejöttével, az egyén, a közösség tükörképével való szembesülésen keresztül a falu lakosaiban fogalmazódjanak meg új kérdések saját pozícióikkal és problémáikkal kapcsolatban.

Az állomás és környéke, mint a két részre szakadt falu közötti és azokat összekötő semleges zóna egyben alkalmas lehet arra, hogy a falu új, szimbolikus központjává váljon. Jelenleg nincs igazi köztér a faluban (kivéve a templom előtti teresedést a világháborús emlékművel), ez a helyszín alkalmas lehetne egy, a közösségi létnek és tevékenységeknek új értelmezést nyújtó fórum megteremtésére.

**Szügy** dinamikusan fejlődő település, ahol az állomás a köztér és a nyilvánosság rendszerén belül sajátos helyzetben van: az épületet jelenleg magánlakásként bérlik a vasúttól, vagyis az állomásépület a megálló közterületén belül lezárt magánterületet képez. Az itt végzett munka nagyrészt erre a helyzetre kérdezett rá, a település egyéni köztérhasználatainak vizsgálatával, a nyilvános és magánszféra határainak feltérképezésével és elmozdítási kísérleteivel.

Szügy hagyományosan jelentős részben tisztviselő település volt, ahol 'egyenruhás' családok laktak, több generáción át vasúti vagy más közszolgáltatásban. Ebből kifolyólag a vasútnak és a hozzá kapcsolódó intézményeknek nagyon komoly szerepe és rangja volt a falusiak között - ezt a kötődést az elmúlt 20-30 év leépítési hullámainak sorozata és az a tény, hogy a felhagyott vasúti épületeket egyszerűen hagyják pusztulni, jelentősen fellazította. A jelenlegi fejlesztők idetelepülésekor is fontos tényező volt a létező vasúti infrastruktúra, aminek a jelek szerint a prioritása mind a múlt emlékeiben, mind a jövő terveiben megvan, csak a mai gyakorlat cáfol rá az elmondottakra. Az említett konfliktus mellett fontos tényező az is, hogy itt a vasútvonal a település határán húzódik, így az állomás áthelyezése sem hozná azt közelebb a központhoz.

A falu közéletének és az egykori állomásépület helyzetének vizsgálata a magán- és nyilvános sféra határainak feltérképezéséhez, a köztér használati szokásaihoz vezetett.

Még a helyszíni munka kezdete előtt megkezdődött az együttműködés a helyi iskola diákjaival, akik faluképét és vasúttal kapcsolatos élményeit az állomás és környéke képeinek átrajzolásával és közös elemzésével térképezték fel a résztvevők. Ez egyben lehetőséget teremtett

arra is, hogy személyes kapcsolatok alakuljanak ki.

### **Balassagyarmat**

Az egykori megyeszékhely a tervezett kísérleti vasútvonal központja. A város közttereinek használata, az ott megismerhető kötődések, hiányosságok rávilágíthatnak a vasútállomás és környékének a városban elképzelhető szerepeire is. Az állomás itt nem olyan meghatározó elem, mint a többi településen, viszont csomóponti szerepe és a város intézményrendszerébe való becsatolása gyakorlatilag egy új városközpont-régióközpont létrejöttét tenné lehetővé, amelynek meghatározó koncepcionális és szervező eleme a vasút. Ezért is az itt végzett munka elsősorban a városi közterek emlékekben és a jelenben élő értelmezéseit és használatát vizsgálta. A Vasutas Klub szerepét a nagyobb köztéri hálózaton belül, további vizsgálat keretében lehetséges kialakítani.

### **A vasút**

A településekkel való együttműködés jelentősen javítja az azok közötti kapcsolatokat is, amelyek meghatározó csatornájává így a vasút válhat.

A projekt alapkonceptiója a vizsgált vasúti infrastruktúrát olyan hálózatnak tekinti, ami képes lehet a települések nagyobb egységbe foglalására és ezen keresztül olyan szolgáltatások és közösségi rendszerek kiépítésére, amik jelentősen javíthatják a hálózatba bekapcsolódó települések fejlődési képességeit és életminőségét. Ezért fontos volt, hogy a kiválasztott települések valamilyen szinten egymással is kapcsolatban legyenek – ha másként nem is, legalább az őket összekötő vasútvonalon keresztül. A kísérleti vonal várható központjaként Balassagyarmat mindenképpen egyike volt a választandó településeknek. A régióban létező négy szárnyvonal közül kiválasztott Balassagyarmat–Aszód vonal melletti döntést többek között annak viszonylag jó állapota indokolta, valamint az a tény, hogy a vonal mindkét irányban rendelkezik kapcsolódási pontokkal (nem zsákvonallal). A rendelkezésre álló adatok szerint a szolgáltatások minimalizálása ellenére pl. a befektetői döntéseket jelentős mértékben befolyásolja a vasútvonalak (esetleg ipari vágányok) megléte, akkor is, ha a vonal gyakorlatilag alkalmatlan a rendszeres, nagymértékű terhelésre (mint pl. a rétsági szárnyvonal). Ez mindenképpen a szárnyvonalakban rejlő potenciált mutatja, valamint azt a lehetőséget is, hogy a nagyobb befektetések adott esetben a vonalak felújításához való hozzájárulást is magukkal hozhatnak.

A projekt során kiderült, hogy a vonzó környezetnek igen nagy jelentősége van a közlekedési eszközök használata esetében. A vasút esetében külön kiemelt pozitívumként szerepelt annak közösségi teret biztosító jellege és olyan funkciói, mint a mosdó. Ez utóbbi azonban általában kritikán aluli állapotban található, ami kifejezetten taszító hatású, általában véve a vasút használatával kapcsolatban is. Ezért alapvető fontosságú, hogy megfelelő állapotban legyenek a kocsik és a váró- és kapcsolódó helyiségek a mindennapi használat során. Ez legtöbbször nem igényel jelentős befektetést, inkább rendszeres törődést és olyan kreatív ötleteket, amik pl. egy kialakításra vonatkozó ötletpályázat során merülhetnek fel.

Hasonlóan minimális befektetést, inkább rendszeres fenntartást igénylő kényelmi szolgáltatások pl. az információs felületek az állomásokon és a vonaton, amikkel többféle kísérlet is zajlott a helyszíni munka során. Ezek költsége minimális, PR értéke annál jelentősebb és a használhatóságot is nagymértékben javítja. A felületek információtartalma lehet a vasúthoz és az érintett településekhez kapcsolódó, de a személyes üzenőfelületek is jól működtek a kialakított szabályok szerint, amíg a két hét során a résztvevők folyamatosan karban tartották a működésüket.

Egy helyi középiskolai tanár személyes kezdeményezése, hogy a vonaton korrepetációs órákat lehessen tartani a délutáni hazautazások alkalmával. Az ötletet egyszerűen meg kell valósítani. Az iskolákkal együttműködésben az akció egyszerűen, rövid idő alatt és költségek nélkül realizálható, és valószínűleg népszerű program is lesz.

A vasúton a posta reformjával kapcsolatos elképzelések között szerepel a mobil postahálózat ötlete is. A postai szolgáltatások összekapcsolása a vasút szállítási és kommunikációs rendszerével logikus döntésnek tűnik, amiből egyenesen következhet az állomások szolgáltatásainak kibővítése postai funkciókkal. (Erre a kombinált rendszerre több nemzetközi példa is van, pl. a görög regionális vasutak állomásai, amik nagy számú közszolgáltatást kapcsolnak egy helyszínre és egy alkalmazott tevékenységéhez.) A településeken jelenleg önálló posta működik, ami egyben köztérként is funkcionál. Az intézmények lehetséges áttelepítése nyilván ellenállásba ütközne, de az anyagi megtakarítások és a hosszú távú siker érdekében szükséges lehet ilyen irányú, a postai szolgáltatásokat a vasúttal szorosabban összekapcsoló vizsgálatok lefolytatása is. A kísérlet keretében még a postai szolgáltatások esetleges kibővítését vagy átalakítását is meg lehet vizsgálni.

## Tanulságok

Nyilvánvaló, hogy a fent leírt kutatási program nem a pénzhiánnyal és szervezeti gondokkal küszködő MÁV Rt. gondjait hivatott megoldani, de példaértékű lehet az ott használt kommunikációs modell, valamint az a szemlélet, hogy a közlekedés sokkal mélyebb struktúrákban is meghatározóan jelen van (értem itt ezalatt a vizsgált települések lakóinak szokásait, identitását stb.), illetve, hogy a közlekedés tervezése során a közlekedésben közvetlenül érintettek, vagyis a közlekedők igényeit is érdemes figyelembe venni, nem utolsósorban azért, hogy a kiépülő rendszer használható legyen.

A projekt hivatalos összefoglalója megtalálható a GKM honlapján.

## **Felhasznált irodalom:**

Dr. Czére Béla: A vasút története. Corvina, Budapest, 1989.

Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. (szerk: Dr. Katona András) Szif-Universitas, Budapest, 1992

HVG – 2004/18, május 1, Gazdaság (Szabó Gábor, Bölöni Kata)

<http://www.fn.hu/cikk.php?action>

<http://www.vaminfo.hu/news/news.php?pf=true&uid=464345>

[www.gkm.hu](http://www.gkm.hu)

[www.nol.hu](http://www.nol.hu) - MÁV reformra és a regionális vasútra vonatkozó cikkei (sajnos ezt utóbb, internet hiányában nem tudtam visszakeresni)