

Magyarországon működő, turisztikai jelentőséggel
rendelkező vasútvonalak, kisvasutak kiegészítő
elemzése, finanszírozási modellje

Készítette:
Az Önkormányzati Minisztérium megbízásából:

F & B Consulting Bt.

2009. február

Szerzők

Chikán Gábor
Dorner Lajos
Dr. Puczkó László
Sebestyén István

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés, összefoglaló.....	3
2.	Turisztikai közlekedési szolgáltatások megrendelése.....	5
2.1	Összefoglalás.....	5
2.1.1	A megrendelés célja.....	5
2.1.2	A megrendelés szervezete.....	5
2.1.3	A megrendelés forrásai.....	6
2.2	A megrendelés konstrukciói.....	7
2.2.1	Nyílt versenyeztetés (vállalkozó vasutak).....	7
2.2.2	Térségi hálózatok működtetésének versenyeztetése (integrált társaságok).....	7
2.2.3	Térségi hálózatok működtetése adott társasággal (integrált társaságok).....	8
2.2.4	Együttműködés a közszolgáltatás megrendelőjével.....	8
2.3	A megrendelés foratókönyve.....	8
2.4	A megrendelő szakmai feladatai.....	9
2.4.1	A megrendelés előkészítése.....	9
2.4.2	A megrendelés elkészítése.....	9
2.4.3	Teljesítés ellenőrzése.....	10
2.5	A megrendelés tartalma.....	10
3.	Turisztikai közlekedési szolgáltatások nyújtása.....	11
3.1	Szolgáltató szervezeti formája.....	11
3.2	A szolgáltatás gazdasági adatai.....	11
4.	Kötőpályás közlekedési szolgáltatások áttekintése.....	13
4.1	Néhány szó a vasúti rendszerekről.....	13
4.1.1	Funkciók: pályahálózat működtetők és vállalkozó vasutak.....	13
4.1.2	Területek: országos, térségi és más hálózatok.....	13
4.1.3	Hozzáférés: nyílt hozzáférés és mentesség alóla.....	14
4.2	Turisztikai funkciók a vasutakon.....	14
4.2.1	Fővonalak jelentős turisztikai forgalommal.....	14
4.2.2	Mellékvonalak kiegészítő turistaforgalommal.....	14
4.2.3	Mellékvonalak csak turistaforgalommal.....	15
4.2.4	Következtetések és feladatok.....	15
4.3	Turisztikai jelentőségű vasútvonalak.....	16
4.3.1	Fővonalak jelentős turisztikai forgalommal.....	16
4.3.2	Mellékvonalak turistaforgalommal.....	16
5.	A Szob- Nagyborzsöny kisvasút rehabilitációs projektjének helyzete és kritikája.....	21
5.1	A projekt kialakulásának folyamata, története.....	21
5.2	A projekt belső problémái.....	23
5.2.1	Az önrész biztosításának, egyben a projektgazda személyének kérdései.....	23
5.2.2	Az együttműködésben részt venni szükséges szereplők közötti feszültségek ...	27
5.3	Konklúzió.....	28
	Mellékletek, felhasznált irodalom.....	30

1. Bevezetés, összefoglaló

A turisztikai jelentőségű vasútvonalak – és tágabb értelemben a turizmust szolgáló autóbuszvonalak is – olyan közösségi közlekedési viszonylatok, amelyek a hazai turizmus – gazdaságunk egyik fontos húzóágazata – szempontjából jelentőséggel bíró földrajzi területeken haladnak. A forgalomba bekapcsolt helyszíneken vagy maga a terület rendelkezik valamilyen vonzerővel, vagy ezen vonalak segítségével érhető el egy turisztikai célpont. Az ilyen vonalak célja tehát a turisztikailag jelentős, fizikai értelemben vett célpont megközelíthetőségének biztosítása

- mindenki számára (esélyegyenlőség),
- környezetkímélő módon (fenntarthatóság),
- kényelmesen (piaci érdek) és
- gazdaságosan (pénzügyi érdek).

Ezen feltételek szem előtt tartásából következik, hogy az egyéni közlekedés (autó) sokszor csak korlátozottan jöhet szóba, vagy bizonyos esetekben, annak káros környezeti hatásai miatt egyáltalán nem kívánatos ez a megközelítési mód. Gyakran tehát össztársadalmi érdek ezen közösségi járatok működtetése, a turisztikai vonzerők, kínálati elemek elérhetővé tétele. Ehhez ezeket a járatokat a társadalom érdekében az azt képviselőnek, elsősorban az államnak, vagy helyi irányításnak (régións közigazgatás), esetleg önkormányzatnak, társadalmi szakirányításnak (pl.: TDM) kell megrendelnie és kifizetnie.

A megrendelés tárgya tehát nem más, mint a fogyasztó fizikai eljuttatása a lehető legkevesebb kompromisszummal a turisztikai kínálatához. A kérdést bonyolíthatja az a tény, hogy a megrendeléssel érintett viszonylatok tekintetében a pályahálózat működtető és a személyszállítási szolgáltatást nyújtó személye elválhat. (Közúton ez egyébként mindig így van: az út az állami útkezelőé vagy önkormányzaté, gyakran erdőgazdálkodóé, rajta az autóbusz bárkié lehet. Vasúton már kétféle működési modellt különböztethetünk meg: A „másé a pálya, másé a szolgáltatás” modellt, azaz a versenyző vasúti szolgáltatók modelljét az állami (vagy más által gondozott) pályán, és lehet ún. integrált vasúttársaság is, ahol azé a – néha speciális – pálya, akié rajta a vonat.)

Az ilyen - a turizmust szolgáló - elérhetőség-biztosítási mód költségeinek igazságos módon azt kell terhelnie, akinek érdekében az felmerült. Azaz függően attól, hogy a vonallal kiszolgált turisztikai szolgáltatások fennmaradása mekkora legszűkebb környezetben értelmezhető gazdasági-társadalmi célként, ennek megfelelően lehet a költségviselés:

- helyi vagy kistérségi (pl. egy önkormányzat, vagy a TDM feladata, rendszerint azonban nem ez a jellemző, mert a gazdasági hatóköre ezeknek a helyi turisztikai elemeknek önmagukban kicsi, összességükben viszont csak nagyobb térségben válnak számottevővé),
- térségi (regionális, a szokottnál szélesebb földrajzi-gazdasági értelemben, például tartományi kormányzati szinten biztosítják a forrást, idehaza a megyerendszer becsontosodása miatt ez nem alakult ki),

- ösztársadalmi-országos (európai léptékben kicsi az országunk, ezért itt ez a jellemző, ekkor állami feladat).

A viszonylatok fenntartásához kapcsolódó költségek és pénzügyi pozitívumok balanszát tehát csak helyes rendszerszemléletben végrehajtott vizsgálattal lehet kimutatni. Arra, hogy pl. egy megóvott erdő ökoturisztikai értéke számszerűen mennyi (és a vele elért rekreáció a munkavállalók teljesítményére milyen többszörösen áttételes hatással van), léteznek ugyan leképezési modellek, azonban a kiadási oldalon nincsen tiszta képünk. Jelenleg rendszerint nem tudjuk, melyek a valós költségek egy-egy (nem csak turisztikai, hanem gyakorlatilag bármilyen) vonal esetében, ugyanis a többi, a turizmustól független, törvényben rögzített ellátási kötelezettség keretében megrendelendő és fenntartandó közösségi közlekedési szolgáltatásnál sem tisztázottak a megrendelés és szolgáltatás – ezáltal a költségek és a hasznok - viszonyai. Abban azonban széles egyetértés van, hogy a jelenlegi helyzetnél olcsóbban és jobban lehet szolgáltatni, ha a fentebb írt elvek mentén tisztázott viszonyokat sikerülne teremteni.

Ennek a nem kis munkának egyik alapelve, hogy a közösség által igényelt szolgáltatások megrendelésénél a forrást, a feladatot, a felelősséget és az ellenőrzést is oda kell telepíteni, ahol a teljesített közösségi közlekedési szolgáltatások kapcsán a primer és/vagy addicionális előnyök megjelennek. Azaz ha a vonal turisztikai jelentőségű (főleg/is), akkor a turizmusért felelős szereplőnek legalábbis részt kell vennie a megrendelés folyamatában. Mivel országos szintről van szó, ezért javasoltuk már korábbi munkánkban is egy, a megrendelésekért szakmai alapon felelős szervezet kezébe tenni ezt a feladatot, amely szervezet turizmus-szakmailag optimalizálva tudja a megrendelt szolgáltatással a közösség igényeit a körülményekhez képest többé-kevésbé jól kielégíteni. Esetleg felelősen dönteni a tekintetben, hogy bizonyos szolgáltatásokat (viszonylatokat) nem rendelünk meg. A vitáknak (legyen akár szakmai, politikai, érzelmi, környezetvédelmi, civil érdekvédő, stb.) ezen szervezeten belül lenne a helye – még a megrendelés leadása előtt! Döntsék el a kérdést közösen egyrészt azok, akik értenek hozzá, másrészt pedig azok, akiket érint (bár nem értenek hozzá), hogy mi történjen a közösségi közlekedési szolgáltatással. Jelenleg ennek a világosan áttekinthető rendszernek a megléte hiányzik leginkább. Ez eredményezi sokszor a látszólagos forráshiányt, a nem költséghatékony, ad-hoc jellegű finanszírozást és sokszor az ellentmondásos közlekedési szolgáltatási viszonyokat.

2. Turisztikai közlekedési szolgáltatások megrendelése

2.1 Összefoglalás

2.1.1 A megrendelés célja

Jelenleg a turisztikai szolgáló vasutakon (normál és keskeny nyomtávon egyaránt) kétoldalú problémával kell szembenézni:

- a szolgáltatások rendszerint nem felelnek meg a turisztikai igényeknek,
- az üzemeltetők finanszírozási és hozzáértési nehézségek miatt nem is tudnak ennek megfelelni.

Utóbbi eset fő oka az, ami a közösségi közlekedésre is igaz általában: a menetdíjbevétel kevés a szolgáltatások fenntartásához, külső források bevonása elkerülhetetlen.

Jól látható az is, hogy jelenleg a turisztikai szempontból fontos normál nyomtávú vasutakon nincs valódi, turisztikai célú menetrend. Ennek fő okát abban látjuk, hogy a jelenlegi helyzetben kizárólag közcélú közlekedés központú szemléletben, gyakran az alig létező hivatásforgalommal szembeni jelentősebb turistaforgalom igényeit fel sem ismerve, vasútvállalati érdektől (teljesíthetőség kényelmessége) erőteljesen befolyásolva alakítják ki azt a menetrendet, amely nem szolgálja az utasforgalom fellendülését, sőt gyakran ezzel ellentétes hatást ér el.

Szükséges tehát az az alapvető változás, hogy a megrendelés súlypontja átkerüljön az ilyen vonalakra a turizmus oldalára, és mint javasoljuk, vele együtt a finanszírozás is. Ebben az esetben a megrendelés, felügyelet oda kerül, ahol a működés hasznosulása is megjelenik, és valós beleszólási jog is keletkezik a finanszírozás okán.

A megrendeléssel teljesül, hogy

- a turisztikai szakma megrendelése alapján a szolgáltatás a turisztikai igényeknek megfelelő lesz,
- a közlekedési szolgáltató – a megrendelés teljesítéséért – hozzájut a szükséges finanszírozáshoz (ennek forrásait is bemutatjuk később), tehát valóban nyújtani tudja az elvárt minőségű szolgáltatást.

E megrendelés alapjaiban a közszolgáltatásokhoz hasonló módon jöhet létre.

2.1.2 A megrendelés szervezete

A turisztikai célú közlekedési szolgáltatások megrendelését a leghatékonyabban egy erre szakosodott szakértő csoport tudja elvégezni. A csoport helye – feladatánál fogva – a turisztikáért felelős tárca, de a munka jellegéből adódóan helye lehet a felügyeletében a közlekedésért, környezetvédelemért, erdészetért, kulturális örökségért felelős tárcának is. Feladata:

- a magyarországi turizmushoz kötődő közlekedési igények ismerete, figyelemmel kísérése (turisztikai szakemberek)
- ezen igények kielégítésére alkalmas közlekedési szolgáltatások meghatározása (közlekedési szakemberek)
- a szolgáltatások megrendelése és kifizetése (jogi, pénzügyi szakemberek)

A fenti feladatokat természetesen az erre fordítható pénzügyi keretek között kell teljesíteni.

A csoport további feladata a megrendelt szolgáltatások ellenőrzése, szükség szerint szerződés felülvizsgálata, kötbér kérdésének kezelése.

2.1.3 A megrendelés forrásai

A finanszírozás lényeges forrásai ma is rendelkezésre állnak.

Közlekedési források (elsősorban a normál nyomtávú vasutak esetében): E vasútvonalakra, a rajtuk fenntartott szolgáltatásokra a hazai közlekedés-finanszírozás forrásaiból jelenleg is (elvileg) komoly összegeket fordítanak, azonban nem a turisztikai célú szolgáltatás szemléletmódjával. Azaz nem új források bevonását javasoljuk, hanem ezen meglévők átcsoportosítását turisztikai oldalra, hogy annak felhasználásáról a turisztikai érdekek mentén szülessen a döntés.

Az elérhető eredmény: a közszolgáltatások kerete éppen annyival csökken, amennyivel a kiadásai is, hiszen ezután e vasútvonalakon szolgáltatásokat abból finanszírozni sem kell. Ellenben ugyanezen források szakmailag jó helyen lesznek kezelve, így biztosítva, hogy felhasználásuk a céloknak jobban megfelelő, és nem mellékesen hatékonyabb legyen (lásd még: térségi vasutak témaköre).

Állami tulajdonosi források (elsősorban az erdőgazdálkodók által működtetett keskeny nyomközű vasutak esetében): az erdőgazdálkodók eredményét a vasútüzemek vesztesége jelenleg csökkenti. Azonban ha ezen összegek ráfordíthatók a szolgáltatások megrendelésére, akkor a cégek nem veszítik el nyereségük egy részét, a magasabb tulajdonosi nyereséggelvárás (MNV Zrt.) pedig meg is hozza ezen összeget a finanszírozás oldalára.

Az elérhető eredmény: látszólag csak körbefuttattuk a fenntartáshoz szükséges összeget, azonban lényeges különbség, hogy ezzel a megoldással ezeknek a vasutaknak a működtetése nem egy könyvelésben eldugott, megtűrt veszteséggé jelenik meg, hanem tiszta, átlátható, megrendelt szolgáltatásként. Mindez a szolgáltatások minőségében, kiszámíthatóságában jelentős különbség, de a legfontosabb, hogy megadja a szolgáltatások turisztikai alapú meghatározásának lehetőségét.

Környezetvédelmi források (elsősorban a védett területeken vezető vasutak esetében): a vasúti közlekedésről szóló törvény lehetővé teszi, hogy környezetvédelmi okból ún. kiegyenlítő juttatások illessék meg a vasúti pályahálózatok működtetőit, mely pl. útdíjából szedhető be. Ezen környezetvédelmi szempontok a nemzeti parkokban egyértelműen érvényesíthetők.

Az elérhető eredmény: az útdíj mindenképpen mérsékelheti a közúti forgalmat, amely önmagában is eredmény, ráadásul a befolyt összeg elősegíti a vasút finanszírozását. Egyúttal – az úthasználat drágulása miatt – versenyelőnyt is ad a vasútnak (ez a versenyelőny a kiegyenlítő juttatások törvényben rögzített célja is!), így több utast, menetdíjbevételt is eredményez.

Újabb források bevonására csak jelentős változási igények esetén van szükség, de ismerve a vonalak jelenlegi üzemmódját, és – turisztikai szolgáltatások igényeinél magasabb – költségvetéseit, ezek a többletek elsősorban fejlesztési és fenntartási célokra szükségesek.

Akad néhány olyan, különösen rossz állapotú vasútvonal, ahol néhány éves távlatban szükséges komolyabb állapotjavító beruházásra forrást találni, amennyiben a turisztikai érdekek is szükségesnek látják a vasútvonal megtartását.

2.2 A megrendelés konstrukciói

A vasútvonalak földrajzi, szervezeti adottságai alapján négy fajta megrendelés konstrukció jöhet szóba:

- vállalkozó vasutak nyílt versenyeztetése,
 - térségi hálózatok integrált működtetésének versenyeztetése;
- illetve egyes kötöttségek megléte esetén – többnyire választási lehetőség nélkül –:
- térségi hálózatok – adott – integrált működtetőjével való tárgyalás
 - együttműködés a közszolgáltatás megrendelőjével.

2.2.1 Nyílt versenyeztetés (vállalkozó vasutak)

A nyílt hozzáférésű, országos pályahálózatokon a megrendelő kényelmes helyzetben van, mert a szolgáltatások a vállalkozó vasúti társaságok között viszonylag egyértelmű versenyeztetés nyomán megrendelhetők: itt bármely, országos személyszállítási működési engedéllyel rendelkező társaság pályázhat, csak a társaságok száma és a feladatban látott fantázia szab határt a piaci alapú döntésnek. (Közúti és vízi szolgáltatásokra is alkalmazhatók ugyanezen elvek.)

Előnyei:

- elegendő a tényleges személyszállítási szolgáltatásra koncentrálni,
- egyszerűbb a versenyeztetés,
- rugalmasabban szabható meg a szerződés időtávlata,
- kevesebb zavarral jár a felmondása.

Hátránya:

- a társaság ekkor fix áron jut a pályacapacitáshoz, ami így egy teljesen rugalmatlan és magas költségelem (azaz szinte biztosan jóval drágább, mint a térségi vasúti modell),
- a személyszállítási szolgáltatónak kevés ráhatása van az infrastruktúra kialakítására, minőségére, amely rontja, illetve korlátozza a nyújtott szolgáltatás minőségét.

Kötöttség:

- jelenleg valamennyi normál nyomtávú vasútvonalon ez a megoldás érhető el, mivel a térségi modell kialakítása idővel jár.

2.2.2 Térségi hálózatok működtetésének versenyeztetése (integrált társaságok)

Ebben az esetben a pályáztatás kijelölt hálózatok komplex, integrált vasúti társasági formában való működtetésére vonatkozik, amelyeket térségi vasúttá is kell minősíteni (a vasúti fogalmak bemutatását lásd a 4.1 részben). Itt már a pályázók a teljes körű működtetésre vállalkozhatnak, a pályát nem díjazás ellenében veszik igénybe a pályahálózat működtetőjétől, hanem maguk tartják fenn. Lényeges, hogy a társaságok a szerződés időtartamára a vasúti infrastruktúra vagyongazdálkodói is lesznek.

Előnyei:

- a költségek pályahálózati része valóban arányban áll a ráfordításokkal,

- a személyszállítási szolgáltatások nyújtásával közvetlen összefüggésbe kerül az infrastruktúra minősége,
- a szervezeti önállóság és egységesség folytán lényegesen olcsóbb,
- mind műszaki, mind pénzügyi oldalról lényegesen egyszerűbb a szabályozási környezet, ezzel is gazdaságosabb.

A térségi vasúti konstrukció előnyeit alaposan megvizsgálták a Magyar Vasút Hivatal szakemberei az elmúlt években, ennek eredményeként a finanszírozási igény egyes vonalak esetében reálisan lehet akár 50%-kal is kisebb, mint az előző, országos hálózatra alapozott modellé.

Hátránya:

- a szolgáltatási díj kevésbé vagy alig arányos a szolgáltatás mennyiségével (megjegyezzük azonban, hogy ez különös módon akár adott esetben előny is lehet, hiszen a nagyobb mennyiségű szolgáltatással viszonylag kis ráfordítás mellett lehet a színvonalat jelentősen emelni),
- versenyeztetése komolyabb felkészültséget igényel, mindenképpen egyetértést a vasúti pálya tulajdonosi jogait gyakorló szervezettel, vagyongazdálkodási szerződés is kell,
- értelmesebben csak hosszabb időtávra lehet szerződni (illetve éri meg ajánlatot tenni),
- szolgáltató váltás bonyolultabb, az infrastruktúra átadását is meg kell oldani.

Kötöttség:

- megnyugtató megoldásokhoz döntéstől számítva egy évet kell számítani, így kezdetben nem alkalmazható

2.2.3 Térségi hálózatok működtetése adott társasággal (integrált társaságok)

Olyan esetben, ha a térségi pályahálózat működtetője adott (és ezzel szinte biztosan a személyszállítási szolgáltatás nyújtója is), és nincs mód a változtatásra, akkor a szerződés csak ezzel a társasággal köthető meg (alternatíva: elállni a vasúti közlekedés fenntartásától a területen). Ez a tipikus helyzet a keskenynyomközű vasutak többségén. A szerződés tartalma, főbb tulajdonságai azonosak az előző esettel, de versenyeztetés helyett megfontolt tárgyalások szükségesek.

2.2.4 Együttműködés a közszolgáltatás megrendelőjével

Vannak vasútvonalak, amelyek szerepe általános célú közszolgáltatás, akár elővárosi forgalom, de érdek fűződik azon turisztikai szolgáltatásra is. Ilyen esetben lehetőség van a kétféle szolgáltatásra két külön megrendelést leadni, de szóba jöhet a közszolgáltatás megrendelőjével való együttműködés is. Az utóbbi eset gazdaságosabb lehet.

Tudomásul kell azonban venni, hogy a turisztikai cél ilyenkor csak másodlagos lehet, így a turisztikai érdek nem okozhatja az általános közszolgáltatás igényének megfelelő szolgáltatás semmilyen módosítását, csak kiegészítését.

Kevés olyan vonal várható azonban, ahol erre valóban sort is kell keríteni, mert ha a közszolgáltatások színvonala megfelelő, az csaknem minden esetben további intézkedés nélkül is megfelelő lesz a turisztikai célokra is.

2.3 A megrendelés forgatókönyve

Peremfeltétel a szolgáltatások (menetrendi év) kezdete, a megrendelésre és meghirdetésre vonatkozó különböző jogszabályok és az ajánlattétel, szerződéskötés átfutási ideje.

Megjegyezzük, hogy az éves menetvonal-igénylésre a vonatkozó jogszabályok (101/2007. GKM rendelet) irreálisan nagy határidőket követelnek meg, ehhez április elejéig szerződésbe foglalt döntés kell a következő év menetrendjéről.

Lehetővé tesz ugyanezen rendelet pótlólagos igénylést is, mely lényegében októberig elhúzódhat, de abban az esetben kisebb az esély, hogy a kért kedvező menetvonalak biztosíthatók. A gyakorlatban – egyelőre – azonban csak ez utóbbi határidő betartásával számolhatunk.

Táblázatunk a fontosabb feladatokat gyűjti össze sorrendben, a határidőket a véghatáridőből visszszámolva:

<i>Esemény</i>	<i>Időtartam, relatív határidő</i>	<i>Dátumos határidő</i>
döntés a szolgáltatási igényről		június 15.
ajánlatkérés kidolgozása, ajánlattételi felhívás kiadása	két hét	június 30.
ajánlattétel	egy hónap	július 31.
tárgyalások, szerződés-előkészítés	két hónap	
szerződéskötés konkrét szolgáltatásra		szeptember 30.
tartalékidő		
a pályakapacitások megrendelésének póthatárideje	érvénybelépés előtt 5 hét	október 31.
a szolgáltatások kihirdetésének jogszabályi határideje	érvénybelépés előtt 14 nap	november vége
a szolgáltatások (menetrendi év) kezdete	december második vasárnapja	december közepe
a szolgáltatások nyújtása, folyamatos ellenőrzés	egy év	december-december

2.4 A megrendelő szakmai feladatai

2.4.1 A megrendelés előkészítése

Alapvetően turisztikai szemszögből, az érintett térség látnivalóit, szolgáltatásait, turisztikai szokásait figyelembe véve meg kell határozni a szükséges turisztikai célú közlekedési szolgáltatások tartalmát:

1. mi a fő **funkció**
azaz elsősorban meghatározott úti cél(ok) elérése vagy maga az utazás élménye a mértékadó
2. mekkora a **kiszolgálandó utasforgalom** az év egyes időszakaiban
ennek alapján határozható meg, hogy egyáltalán mely napokon érdemes szolgáltatást nyújtani, és az egyes napokon mekkora kapacitásnak kell rendelkezésre állnia
3. milyen **a forgalom napi megoszlása**, napszakokon és vonalszakaszokon belül
ebből és az előző pontból következnek a menetrend fő jellemzői: a napon belül mikor, melyik irányban, mekkora kapacitások közlekedtetése szükséges
4. kik a **célcsoport**
azaz milyen fedélzeti szolgáltatások és utaskényelmi paraméterek szükségesek, nem mellékesen a fizetőképesség mit enged meg

2.4.2 A megrendelés elkészítése

A következő lépés vasút-, illetve közlekedésszakmai alapon a fentiekből a menetrendi igény meghatározása. Ezt az igényfelmérést kellő pontossággal, de még nem konkrét menetrendi javaslat formájában kell elvégezni, hiszen még lehetővé kell tenni a szolgáltatónak az ajánlattétel során a technológiai lehetőségek beépítését.

Javasolt további követelmények:

- elengedhetetlen a csatlakozás biztosítása az országos hálózat járataihoz,

- ha a csatlakozások nem zárják ki, akkor mindenképpen ütemes menetrend, vagy ha lehet, akkor az ütemes menetrend fejlettebb változata, ún. ITF elvárása.

A munkának már ebben a fázisában is nélkülözhetetlen a közlekedéshez, különösen a vasút gazdaságtanához jól értő gazdasági szakember közreműködése, hiszen szakszerűen kell előre becsülni a forgalmi paramétereket, hogy az igények finanszírozhatók is legyenek. Ellenkező esetben abba a kellemetlen helyzetbe kerülhet a megrendelő, hogy az ajánlat fogadását követően kényszerülhet visszalépni.

A tárgyalások során a megrendelés tartalmának és a vele járó költségek alkalmas egyeztetésével, módosításával alakulhat ki a végül ténylegesen megrendelt szolgáltatás. Ez egyszerre turisztikai, vasútszakmai, gazdasági feladat.

2.4.3 Teljesítés ellenőrzése

A szerződésben, megrendelésben is alaposan, jogilag megfelelően körüljárva kell a megrendelői ellenőrzés lehetőségét rögzíteni; nem megfelelő teljesítés esetén pedig kötbért kikötni. Különös figyelemmel kell lenni az alábbi, gyakorlatban sajnos előforduló szerződésszegési, rosszteljesítési lehetőségekre:

- menetrend önkényes megváltoztatása, akár csak 1-1 napra,
- járatok késése (ide értve az elmaradást is),
- csatlakozás mulasztása,
- szerződésben foglalttól eltérő, emelt díjszabás alkalmazása, akár csak esetileg is,
- alulméretezett kapacitás miatt utas-lemaradás.

Az ellenőrzés része lehet az utas-észrevételek fogadása is, különös tekintettel arra, hogy az utasok felé eleve megfelelően kommunikálni kell, hogy a szolgáltatásokat e megrendelésnek köszönhetően vehetik igénybe.

2.5 A megrendelés tartalma

A megrendelés leglényegesebb elemei:

- a menetrend és
- a díjszabás pontos rögzítése,
- biztosítandó kapacitások meghatározása az egyes járatokon.

Abban az esetben, ha különleges alkalmakkor, rendezvények során eltérő menetrend és/vagy díjszabás indokolt, azt szintén tartalmaznia kell a szerződésnek.

Ki kell térni a jóteljesítési kritériumokra (megtúrt utaslemaradás, késés, csatlakozásmulasztás, stb.) és a kötbérre.

3. Turisztikai közlekedési szolgáltatások nyújtása

3.1 Szolgáltató szervezeti formája

A finanszírozás feltételül kell szabni, hogy 1-2 éven belül a turisztikai szolgáltatás-finanszírozásban részes mellékvonalak integrált térségi vasútként működjenek.

A térségi vasúttal a jelenlegi áttekinthetetlen (és ezért hatékonyan nem finanszírozható) államvasúti struktúrából egy sokkal áttekinthetőbb rendszer jön létre. Mind a MÁV kísérletei, mind a kormányzat vasúti igazgatási szervének korábbi vizsgálata egyértelműen kimutatta, hogy ebben a helyzetben lényegesen kisebb összegből lényegesen nagyobb forgalom érhető el.

Ezt a szervezeti változtatást azzal együtt fel kell vállalni, hogy ez esetben a versenyeztetésnek a teljes üzemeltetésre kell kiterjednie, és így csak hosszú távú szerződések (legalább 10 év) jöhetnek szóba.

Mint ahogy a jelen kiegészítő anyagunkat megalapozó, 2008 októberében lezárt „Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (második, módosított és kiegészített változat)” című tanulmányunkból is kiolvasható volt, több érv is szól az azonos jellegű, ma még tagolt szolgáltatók összevont kezelése mellett, főleg a gazdaságos üzemnagyság szempontjai miatt. A turisztikai funkcionalitás és szolgáltatói egységesség okán pedig megfontolandó bizonyos esetekben a vasúthoz csatlakozó autóbuszjáratok közös üzemeltetői-szolgáltatói szervezetbe történő integrálása is.

3.2 A szolgáltatás gazdasági adatai

A gazdasági adatok több részre bontva kezelhetők. A **gazdasági szempontból** lényeges felosztás:

- személyi költségek,
- anyagköltségek,
- igénybevett szolgáltatás,
- értékcsökkenés,
- egyéb

Ezt a felosztást azonban tovább kell bontani tevékenységekre, és azon belül fő költségelemekre **vasútszakmai szempontból**:

- PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETÉS KÖLTSÉGEI
 - **pályafenntartás** a vasúti pálya és közvetlen tartozékai (azon létesítmények, amelyek nélkül már a vonatok biztonságos leközlekedése sem oldható meg, így pl. műtárgyak, jelző- és biztosítóberendezések stb.) forgalombiztos állapotban tartásának költségei
 - **egyéb infrastruktúra elem fenntartása** az infrastruktúra vasúti pályához közvetlenül nem tartozó elemei (pl. épületek, utasforgalmi létesítmények, stb.)
 - **forgalomirányítás** a vonatközlekedés irányításának költségei (forgalmi személyzet, az irányítás eszközei, stb.)

- **hatósági, jogszabályi kötelezettségek** mindazon költségek, amelyek nem szükségesek a szolgáltatások nyújtásához, de hatósági díjként, illetve jogszabályi, hatósági előírásból fakadóan terhelik a szervezetet (ide értve az ilyen kötelezettség miatt létesített berendezéseket, igénybevett szolgáltatásokat)
 - **egyéb**
- **VÁLLALKOZÓ VASÚTI TEVÉKENYSÉG – SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS**
 - **infrastruktúra használati díjak** a jogszabályokban foglalt pályahasználati díjak (nem szabad ide számítani a saját költségeket, ha azok a pályahálózat működtetés költségei között részletezve lettek)
 - **járműfenntartás** a vasúti járművek forgalombiztos állapotban tartásának költségei, ide értve az ehhez szükséges eszközök biztosítását is (alkatrész, karbantartás, műhely stb.)
 - **jármű üzemeltetés** a járművek tényleges közlekedtetésével kapcsolatos költségek (mozdonyszemélyzet, üzemanyag, stb.)
 - **értékesítés** személyszállítási szolgáltatások megismertetésének, értékesítésének költségei (vonatkísérő személyzet, értékesítési pontok költségei, marketing, stb.)
 - **hatósági, jogszabályi kötelezettségek** mint fentebb
 - **egyéb**

4. Kötőpályás közlekedési szolgáltatások áttekintése

A normál nyomtávú vasúti pályahálózaton a szolgáltatások megrendelése több tekintetben eltér(het) a keskenynyomközű vasutak elveitől (lásd a szerzők korábbi tanulmányában írtakat). A pályahálózat ugyanis állami tulajdon, nem egy konkrét cég birtokában van, így szélesebb lehetőségek vannak a versenyeztetés alapú szolgáltatásokra, eltérően azonban országos vagy térségi pályahálózatokon.

4.1 Néhány szó a vasúti rendszerekről

Előzetesen tekintsük át a vasúti rendszerek, szolgáltatások – számunkra fontos – felosztását.

4.1.1 Funkciók: pályahálózat működtetők és vállalkozó vasutak

A vasúti tevékenységek két lényeges funkcióra bonthatók, melyek minden szolgáltatásban együttesen megjelennek. A felosztás független attól, hogy ezek egy szolgáltatásban ugyanazon cégen belül valósulnak-e meg:

- **pályahálózat működtetés:** ide tartozik a vasúti pályák fenntartásával, üzemeltetésével kapcsolatos összes tevékenység, illetve a vasúti forgalom irányítása is (mindaz, „ami a vasútból áll”), ezt végzi a *pályahálózat működtető vasúti társaság*;
- **vállalkozó vasút:** ide tartozik a vasúti pályán való mozgások lebonyolítása, és ezek, mint szolgáltatás előállítása, értékesítése (mindaz, „ami a vasútból mozog”), ezen belül további felosztás a személyszállítás illetve árutovábbítás; ezt végzi a *vállalkozó vasúti társaság*.

A modern, európai rendszerekben a nemzetközi és országos jelentőségű vasúti forgalomnál ez a két tevékenység teljesen elkülönül, külön szervezetek látják el.

Míg a nagy forgalmú vonalakon kifejezetten javíthatja a hatékonyságot, a tiszta piaci feltételek megteremtését a pályahálózat működtetés és vállalkozó vasúti funkciók szigorú szétválasztása, addig a kis forgalmú vonalakon egy ilyen lépés irreális adminisztrációs terhet és rugalmatlanságot okozna. Ugyanakkor a kis forgalmú vonalakhoz nem is fűződik olyan európai piaci érdek, ami a fenti elkülönítést indokolja.

A kisebb forgalmú vonalakon ezért teljesen elfogadott ezzel ellentétben a két funkció (pályahálózat működtető és vállalkozó vasút) egyetlen szervezetben való összekapcsolása, ilyenkor beszélhetünk **integrált vasúti társaságról**.

Az integrált társaság előnye – most turisztikai szempontból nézve –, hogy mivel a vasúti szolgáltatásokban nagy jelentőségű a pályahálózathoz köthető és a vállalkozó vasúthoz köthető szolgáltatási elemek összhangja, ez az összhang egy társaságon belül sokkal jobban megteremthető.

4.1.2 Területek: országos, térségi és más hálózatok

A vasúti hálózatok és a rajtuk nyújtott szolgáltatások jelentősége, a szolgáltatások forgalma eltérő. Azon kisebb forgalmú vonalak, melyekhez nemzetközi, európai érdek nem fűződik, csak kisebb területi jelentősége van, azok részben vagy egészben kivonhatók a nemzetközi szabályozás hatálya alól, és nemzeti hatáskörben egyszerűbb feltételek fogalmazhatók meg számukra.

- **országos pályahálózatok:** ez az előbbi (nemzetközi érdekű) kategória (rajtuk országos engedéllyel nyújthatók szolgáltatások). Ennek megfelelően ezek nagy

forgalmat bonyolítanak le, illetve a velük szemben támasztott követelmények is – mind piaci, mind műszaki szempontból – nagyon magas szintűek, magas költségűek is;

- **térségi pályahálózatok:** ez a nemzetközi szabályozás alól ebből kivont kategóriák egyike (még további három ilyen egyéb kategória lehet, azok számunkra most nem érdekesek). Ezek a hálózatok minden szempontból egyszerűbb feltételek mellett működtethetők, alacsonyabb költséggel, ami kis forgalom ellenére jobb életképességet biztosíthat.

Sajátos hiányossága a hazai vasúti szervezeteknek, hogy bár a térségi kategóriát a mellékvonalak számára találták ki (és így turisztikai szempontból is fontos lenne!), egyelőre egyetlen mellékvonal átsorolása sem történt meg, azok még mind az országos pályahálózat részei, az országos pályahálózatokkal szemben támasztott szigorú követelményekkel együtt.

4.1.3 Hozzáférés: nyílt hozzáférés és mentesség alóla

A vasúti hálózatok a verseny élénkítése céljából általában *nyílt hozzáférésűek*, ami egyértelmű követelmény az országos hálózatokon, és elvileg – alapállapotban – a többi kategóriában (így a térség vasutakon) is. Ezeket a vasúti hálózatokat a megállapított pályahasználati feltételek és díjak mellett bármely vállalkozó vasúti társaság igénybe veheti, rajtuk szolgáltatásokat nyújthat.

A kisebb forgalmú viszonylatokban azonban a verseny lehetősége káros is lehet, így itt piacvédelmi okból a nyílt hozzáférés alól mentesség adható. Ebben az esetben a pályahálózat működtető korlátozhatja a vállalkozó vasúti társaságok hozzáférését. A gyakorlatban a nyílt hozzáférés alól mentesített hálózatokon a fent tárgyalt integrált vasúti társaságok dolgoznak, akiknek kizárólagos joguk van ott a szolgáltatások nyújtására.

4.2 Turisztikai funkciók a vasutakon

A vasutak turisztikai szempontból három fontos csoportba sorolhatók:

- fővonalak jelentős turisztikai forgalommal,
- mellékvonalak kiegészítő turistaforgalommal,
- mellékvonalak csak turistaforgalommal.

4.2.1 Fővonalak jelentős turisztikai forgalommal

Ezen vonalak elsősorban jelentős személy (nem turisztikai) és/vagy áruforgalmat bonyolítanak le, de idényszerűen jelentős turisztikai forgalom is van rajtuk.

Jellemzőbb példák:

- a Balatonra vezető vasútvonalak (29, 30),
- de megemlíthetők – lényegesen kisebb, különösen arányaiban kisebb turisztikai forgalommal – a Börzsöny, Bükk felé vezető fővonalak (70, 80).

Ezek egyértelműen az országos pályahálózat részei, nyílt hozzáférésűek. A pályahálózat működtetője és a vállalkozó vasutak különböző társaságok, az árutovábbításban már most is, de kedvező esetben előbb-utóbb személyszállításban is több vállalkozó vasút verseng az ügyfelekért.

4.2.2 Mellékvonalak kiegészítő turistaforgalommal

Ezen vonalak elsősorban egy kisebb térség személyszállítási igényeit szolgálják ki, szerencsés esetben kisebb-nagyobb áruforgalommal együtt. Időszakosan azonban (nyár, hétvégék, stb.)

nagyon jelentős turistaforgalmat bonyolítanak, mely forgalom ez időszakokban akár meg is haladhatja a nem turisztikai célú utazásokét.

Jellemző példák:

- Győr-Bakonyszentlászló (11),
- Eger-Szilvásvárad (87)
- Vác-Diósjenő-Drégelypalánk (75),
- Siófok-Tab-Felsőmocsolád (35) vasútvonalak.

Ezek a vasútvonalak jelenleg bár az országos pályahálózatba vannak sorolva, a gazdaságos működés érdekében mindenképpen térségi vasúttá kellene válniuk. Jelentőségtől függően nyílt hozzáférésű vagy attól mentesített is lehet, utóbbi esetben praktikus integrált vasúttársasági formában.

4.2.3 Mellékvonalak csak turistaforgalommal

Ezek azok a vasútvonalak, amelyeknek reális közcélú funkciójuk nincs, viszont olyan, sok esetben védett természeti értékeket tartalmazó területeken vezetnek, ahol számottevő létjogosultsága van a turisztikai funkciók fejlesztésének.

Jellemző példák:

- Bakonyszentlászló-Veszprém (11),
- Szilvásvárad-Putnok (87) vasútvonalak.

Ezek a vasútvonalak jelenleg szintén az országos pályahálózatba vannak sorolva, de teljesen egyértelműnek látszik, hogy mindenképpen térségi vasúttá kell válniuk, lehetőleg nyílt hozzáférés alól mentesítetten, integrált vasúttársasági formában.

További különös firtora a vasúti szolgáltatások szervezésének (illetve a sajnálatos „ne nyúljunk a vasúthoz, maradjon minden a régiiben” elvnek), hogy ezek tényleges, rendszerint elismert turisztikai funkciójuk ellenére úgy működnek, mintha nem is turisztikai célúak lennének.

4.2.4 Következtetések és feladatok

Először is, feltűnhet, hogy az előbbi felsorolásban kimaradtak az elsősorban turisztikai célú, de kiegészítésképpen nem turisztikai funkciót is ellátó vasútvonalak. Nos, a szerzők meggyőződése, hogy a jelen vasúthálózaton ilyen vonalra nincs példa, és jellegéből adódóan nem is lehet. A közcélú funkció tulajdonságaiból adódóan az – ha van, akkor – csak elsődleges lehet, turisztikai mellett másodlagosan életképtelen.

A turisztikai funkciók és a vasút kapcsolata a fenti harmadik esetben (4.2.3 Mellékvonalak csak turistaforgalommal) a legjellemzőbb, egyúttal ez az, ahol

- a vasútvonal megtartása csak így képzelhető el, az elért sikerek így politikai sikerek is,
- a feladatok helye (turisztika) egyértelmű,
- a működés módja, elszámolása szintén egyértelmű.

Az elszámolás egyszerűsége alatt azt értve, hogy itt valamennyi szolgáltatás a turisztikához kapcsolódik, míg a másik két kategóriában nehéz feladatot jelent a többféle szolgáltatási funkció megfelelő, és minden érintett által elfogadható számviteli szétválasztása. (Melyik vonat/utas milyen célból közlekedett/utazott... stb.)

Kifejezetten szorgalmazni kell, hogy a turisztikai szolgáltatások megrendelésében érintett mellékvonalak záros határidőn belül (1-2 év) működjenek térségi vasútként, ezt feltételül is szabva az ilyen elvű finanszírozásnak. Addig viszont a jelenlegi országos rendszerben kell azt megoldani.

4.3 Turisztikai jelentőségű vasútvonalak

4.3.1 Fővonalak jelentős turisztikai forgalommal

4.3.1.1 Balatoni vasútvonalak

A Balaton déli partján végighúzódó, a tavat, azon túl Nagykanizsát, sőt az országhatárt a fővárossal összekötő, villamosított (30) nemzetközi fővonalon – a Balaton kiemelt turisztikai jelentősége okán – igen jelentős a turistaforgalom. Az ebből kiágazó, az északi tóparton végighúzódó, nem villamosított (29) fővonal szintén az egyik legjelentősebb turistaforgalommal rendelkező hazai vasútvonalunknak számít. E két fővonallal kapcsolatosan a Balaton Fejlesztési Tanács 2007-ben, a Balatonnal kapcsolatos fejlesztési stratégiák kidolgozása során a közlekedés területén elfogadta a közlekedésfejlesztési koncepcióba integrált elemzést és fejlesztési jövőképet, melyet A Balaton Nagytérség Közlekedésfejlesztési Stratégiája - Megvalósíthatósági Tanulmány javaslati szinten vizsgált. A tanulmányt a turisztikai szaktárca részére a BFT rendelkezésre bocsátotta, így nem tartjuk szükségesnek mellékletként való csatolását, márcsak annak terjedelme okán sem. A vonalakkal kapcsolatos koncepció egyébként – épp a turizmus térségi jelentősége okán – önálló balatoni vasúttársaság megalakítására tesz javaslatot.

4.3.1.2 Budapestről északra és keletre kivezető fővonalak

A Börzsöny és a Bükk felé vezető, kétvágányos, villamosított fővonalak tekintetében mind a Budapest-Vác-Szob (70), mind a Budapest-Hatvan-Miskolc-Hidasnémeti (80) vonal jelentősége kimagasló a hazai személy- és áruforgalomban. Ezek a vonalak az elővárosi és a távolsági személyforgalom, a hivatás- és szabadidő-forgalom tekintetében egyaránt olyan jelentőséggel bírnak, amely mellett jelentéktelenné válik a kifejezetten turisztikai célú utazások vizsgálata. Ezen vonalak működtetése épp ezért nem tartozik a jelen munkánk keretei közé, a forgalom fenntartásának kérdése, mint az országos törzshálózat része, a közlekedési szaktárca kompetenciájába tartozik.

4.3.2 Mellékvonalak turistaforgalommal

4.3.2.1 Győr – Bakonyszentlászló – Veszprém (11)

Győr-Bakonyszentlászló	41 km	elővárosi célú
Bakonyszentlászló-Veszprém	38 km	turisztikai
Zirc-Dudar	8 km	kiágazó vonal, csak teherforgalom

E vasút a régebbi építésű mellékvonalak közé tartozik, a Győr-Veszprém-Dombóvári HÉV vonalaként létesült 1896-ban. A vonal látványos műszaki megoldásokat tartalmaz, 4 alagútja,

három nagyobb, két kisebb völgyhídja van. Itt van Magyarországon az egyetlen omlásvédővel kiegészített alagút. Ezekre tekintettel a vonal egy szakasza 2000 óta ipari műemlék is.

Funkciója Győr-Bakonyszentlászló között elsősorban elővárosi, de itt található Pannonhalma, mint turisztikai célpont és ez a szakasz köti Győrhöz a Bakonyszentlászló-Veszprém közötti, ma már lényegében csak turisztikai célú vonalszakaszt.

A Zirc-Dudar közötti kiágazás az 1950-es években szénbánya kiszolgálására épült, az 1980-as évekig rövid ideig volt rajta személyforgalom is.

Teherforgalmat ma a dudari bauxitbányák (a vonal építésére okot adó szénbánya már megszűnt) és az erdőgazdasági fuvarok adnak.

Menetrendje jelenleg Győr-Bakonyszentlászló között „még megfelelő”, a napi 9 vonatpár az 1980-as években még kiváló mellékvonali szolgáltatást jelenthetett, ma már óránkénti-kétóránkénti közlekedés lehet csak a közlekedési piac elismert szolgáltatása, különösen főútvonal közelében.

A bakonyi szakasz 4 vonatpárral turisztikai funkcióra alkalmas lehetne, ha a vonatok időbeli fekvése nem az üzemeltető technológiai kényelmét szolgálná, hanem jól kialakított csatlakozásokkal, a turisztikai utasáramlási időkhöz igazodna. A turisztikai funkció erősítésével idényben napi 5-6 vonatpár is gazdaságosan közlekedtethető.

A vonal fennmaradásának érdekében széleskörű összefogás alakult ki a térség turizmusáért tenni kívánó civil szervezetek, a vasútbarátok és a kérdésekben érintett közlekedési szakemberek között. Az egységes fellépésre és a szakszerű érvrendszerre alapozott lobbYTEVÉKENYSÉG eredményeként a vonal egyelőre megmenekült a bezárásáról szóló döntés elől.

A Balatoni Közlekedésfejlesztési Stratégia külön fejezetben foglalkozott ezen vasútvonal évtizedekkel ezelőtt megszüntetett, Alsóörsig vezető szakaszának esetleges részbeni, akár eltérő nyomvonalon történő rehabilitációjával. Az ott vázolt elképzelés Balatonalmádi és Veszprém között helyi érdekű (HÉV), a településeken belül közúti vasúti (városi villamos) jellegű üzemvitelre tesz javaslatot, miközben a vonal újjáépítésének időtávlátát 2015.-öt követően adja meg. Az terv szerint a forgalmat lebonyolító, kettős értelemben kombinált járművek (ún. tram-train, azaz vonat-villamosok, ráadásul dízel-elektromos kettős energiaellátással) nemcsak az érintett városok villamosaként működhetnek, hanem a vonal veszprémi vasútállomási csatlakozásán keresztül ezen újszerű üzemmóddal ki tudják szolgálni egészen Győrig a vonal közforgalmi és turisztikai igényeit, egy eddig idehaza ismeretlen, de külföldön már bevált, magas színvonalú szolgáltatást nyújtva. A Bakonyt átszelő, a Balatont a veszprémi városi forgalomba bekötő távolsági villamos gondolata újszerű megvilágításba helyezheti a 11-es vasútvonal jövőjét, újabb érveket adva a megmentésére megalakult, civil kezdeményezésű térségi összefogás kezébe.

4.3.2.2 Eger – Szilvásvár – Putnok (87)

Eger-Szilvásvár	34 km	térségi, elővárosi jellegű személyszállítás
Szilvásvár-Nagyvisnyó	5 km	turisztikai, de a térségi funkció kiterjeszthető
Szilvásvár-Putnok	29 km	turisztikai

Ez a vasútvonal 1908 őszén készült el, az Eger-Putnoki HÉV vonalaként. A vonal hegyvidéki, szintén látványos műszaki megoldásokat tartalmaz, 3 alagútja, néhány kisebb völgyhídja van.

Funkciója Eger-Szilvásvár között közcélú, jelentős versenyhelyzetben a közúti személyszállítással, tovább csak gyér vonatközlekedés mellett gyér közcélú forgalom van, de a vonalvezetés látványossága miatt időről időre felvetődik a turisztikai funkció. Szilvásváradtól Nagyvisnyóig (5 km) a vonalvezetés még ugyan alkalmassá tenné a vonalat közcélú funkcióra, de a jelenleg működtető vasúttársaság adminisztratív korlátozásai és a szolgáltatások megrendelőjének ügyetlensége miatt nincs ez kihasználva.

Eger-Felnémet között a pálya villamosított, többször felvetődött már a Füzesabony-Eger elővárosi jellegű személyforgalom kiterjesztése e szakaszra is, elvégre ez végig Eger belterületén fut. Egervár megállóhely nevéhez méltón a nevezetes vár területén van (a vasútvonal építésekor itt a vár egy részét elbontották).

Jelentős teherforgalmat az egercsehi szénbányák és bélapátfalvi cementgyár jelentett, azok felszámolásáig, továbbá az erdészeti fuvarok, ma érdemi teherforgalom csak az Eger-Felnémet szakaszon van (ez a rész erre tekintettel villamosított is), Szilvásvár-Putnok között eseti jelleggel sincs, ott a vonal erre – jelenleg – nem is alkalmas.

Menetrendje jelenleg Eger-Szilvásvár között „még megfelelő”, a napi 7 vonatpár az 1980-as években még jó mellékvonali szolgáltatást jelenthetett, ma már óránkénti-kétóránkénti közlekedés lehet csak a közlekedési piac elismert szolgáltatása.

A Szilvásváradon túli szakasz 4 vonatpárral mai közcélú funkciójára alkalmatlan (bár érdemi igény sincs), de hasonló járatsűrűség napközbeni menetrendi fekvésben, a turisztikai lehetőségek hangsúlyozásával tartogathat még eredményeket. El kell ismerni azonban, hogy a vonat turisztikai funkciójának erősítése sem fog jelentős utasforgalmat generálni, de egy hatékony szervezeti struktúrában gazdaságossága (finanszírozhatósága) megfelelő lehet. Helyzeténél fogva ugyanis kiváló a lehetőség arra, hogy a már hivatkozott tanulmányban is fontosnak tartott egységes vasút-üzemeltető szervezetbe tagozódhasson ez is, így egy szervezetbe vonva az észak-magyarországi kisvasutakkal. A tanulmány összefoglalója így fogalmaz:

„A kérdés ezen oldala már csak azért is izgalmas, mert a MÁV kezelésében lévő kisvasutaktól a nagyvasút ugyanúgy szabadulni akar, mint a nemrégiben meghirdetett több mint 30 mellékvonaltól. Márpedig ha a nyomtávtól eltekintünk, akkor számos nagyvasúti mellékvonal hasonlóságot mutat a turisztikai célú kisvasutakkal. Ez a kisvasúti helyzet egyben egy **működési modell létezését** és gyakorlati bizonyítását is jelenti, így hamis az az állítás, hogy a nagyvasúti mellékvonalakra, ha a MÁV-tól regionális kezelésbe kerülnek, a megszűnés vár. Sőt, a regionalitást és az adottságok hasonlóságát figyelembe véve, komplex megoldás is kibontakozhat egy-egy kisvasúti működési modellből...

...További következtetés, hogy a járműoldali szorosabb együttműködés kiterjesztendő egy-egy régió kisvasútjainak közös irányítására és működtetésére. Azaz a jelenlegi vertikális struktúra helyett, - amelyben minden kisvasúti üzem (erdőgazdaság, önkormányzat, stb.) önmagában van ráutalva arra, hogy szakértelemmel ellássa az üzemvitel, a forgalom, a műszak és gépészet, a karbantartás, a marketing, a szervezés és a rendszerszemléletű térségi integráció feladatát a fenntartható működése érdekében, - inkább horizontális szervezeti formára van szükség. Azaz a klaszter-szerűen közös, szakfeladatok szerint bontott szakirányítás modelljét kellene alkalmazni. Egy-egy régióban az ott lévő kisvasutak közös menedzselés alatt kisebb költséggel tudnak talpon, sőt versenyben maradni. Az ilyen régiós irányításban biztosítható a turisztikai, a marketing, a járműgépész, a vasúti pályás, stb. szakember, ahol egy-egy szakmenedzser több kisvasút feladatait ellátja. Ez a strukturált

szakirányítás a jelenlegi formában egyetlen kisvasút számára sem finanszírozható önállóan. Kérdés persze, hogy egy ilyen szervezési intézkedés mennyiben érinti majd a kisvasutak sokszor annyira féltett önállóságát, azonban a fenntarthatóság szempontjából ezt a racionális lépést kellő kompromisszummal meg kell lépni. Az erdei vasutak esetében például célszerűen az ÁPV Rt.-n belül kellene önálló vasúti szakirányítást létesíteni, nem pedig minden erdőben külön-külön egy-egy, szakember- és forráshiánnyal küzdő, a kisvasutat tulajdonképp mellékes nyűgnek tekintő egységet...

...Fontosnak tartjuk még egyszer kitérni a kisvasutak jövőbeni regionális-horizontális irányítására. Az erre megalakuló szervezeti egység, mint térségi vasúttársaság ugyanis többre is képes lehet. Képes például arra, hogy az érintett területen vezető, jelenleg megszüntetéssel fenyegetett nagyvasúti vonalakat megfelelő és hatékony módon, kisvasúthoz hasonlóan kezelje, azaz számos helyen szakszerű és adekvát válasz adható arra a jelenleg nem igazán értett kérdésre, hogy mi is tulajdonképp és hogyan működik a turisztikai célú mellékvonal. A napjainkban a GKM által felhagyásra ítélt mellékvonalak egy része ugyanis nem más, mint normál nyomtávú „kisvasút”, egy helyi környezetbarát kötött pályás hálózat része, amely menedzselését tekintve teljesen konform a jelen tanulmányban megfogalmazott, kisvasutak szerepét feszegető kérdésekkel. Tipikus ilyen lehet például az Eger-Szilvásvárad-Putnok turisztikai vonal, vagy a MÁV 11-es vonala Veszprém környékén, amelynek megmentésére jelentős civil és helyi erők mozdultak meg...”

4.3.2.3 Vác –Diósjenő – Drégelypalánk (75)

Vác-Diósjenő-Drégelypalánk	48 km	közcélú térségi vasút, turistaforgalommal
----------------------------	-------	---

E vasútvonal 1909-ben épült, folytatása Ipolyságra már 1891-ben elkészült. Utóbbi vonallal egy Börzsönyt körbejáró vasútvonal jött létre. A belőle kiágazó Diósjenő-Romhány szakasz szintén 1909-ben létesült. Vonalvezetése dombvidékinek mondható, látványos tájakkal.

A hálózat nagy része időközben Szlovákiához került, és a Drégelypalánk-Ipolyság közti 7 km-t utóbb felszámolták, majd 2006-ban a Diósjenő-Romhány vonalat is (hivatalosan csak szünetel a forgalom).

Jelentősége a vonal menti települések Budapesthez kapcsolása, különösen, hogy Vácott országosan példaértékű elővárosi szolgáltatáshoz csatlakoznak a vonatok. Kisebb jelentőségű a viszonylat másik végén Balassagyarmat megközelítése. Turistaszezonban nagyon jelentős, már-már kapacitásproblémákat okozó a turistaforgalom, elsősorban Magyarkút, Nógrád, Diósjenő célpontokra, csekélyebb mértékben Drégelypalánkig. A drégelyi vár megközelítéséhez feltételes megálló is létesült, melyen külön megrendelésre állnak meg a vonatok.

Áruforgalmat nagyrészt csak az erdőgazdasági fuvarok jelentenek.

Menetrendje jelenleg ütemeszerű, szerencsétlen menetrendi lyukakkal, ráférne a valós óránkénti közlekedés biztosítása már a közcélú funkciók miatt is. Ennek megvalósításával a turisztikai igények is kiválóan le lennének fedve, külön további intézkedés nélkül.

Szervezeti érdekessége, hogy a MÁV Zrt. által végzett térségi vasúti kísérletek egyik résztvevője is volt e vonal, a nógrádi mellékvonali hálózat (178 km) részeként, melynek

alapján a kormányzat vasúti igazgatási szerve is kimutatta, hogy ha valós, azaz MÁV-tól független önálló térségi vasútként működhet, akkor finanszírozási igénye – jobb szolgáltatás mellett – akár 50%-a is lehet a jelenleginek.

Mivel a vonal (és a mellékvonal-hálózat, melynek része) alap-jelentősége nem turisztikai, és a fejlődés útja sem turisztikai alapú, a 87-es vonalnál javasolt kisvasutakkal való közös irányítás itt nem javasolható, ehelyett a korábban is egyértelműen hangoztatott, valós önálló térségi vasúti társaságban való működtetés a célszerű.

4.3.2.4 Siófok – Tab – Felsőmocsolád (- Kaposvár) (35)

Siófok-Tab-Felsőmocsolád	74 km	közcélú, térségi, turisztikai jelentőséggel
Felsőmocsolád-Kaposvár	26 km	közcélú, térségi

E vasút Kaposvártól Felsőmocsoládig 1894-ben, tovább Siófokig 1906-ban készült el. Szelídebb és komolyabb dombvidéki tájak és vonalvezetés váltakozik benne, egyben az ország leghosszabb mellékvonala, 99 km hosszban nem csatlakozik más vasútvonalhoz.

Funkciója alapvetően közcélú, térségi, de található rajta turisztikai érdeklődésre is számot tartó szakaszok. Sajnos azonban a vonalvezetésben is látványos részek nagy távolságra vannak (30-70 km, jelen pályaállapotokkal 70-150 perc) a turisztikai központot jelentő Siófoktól, mégis, a közcélú funkció megtartása és fejlesztése mellett a vonal hasznosan kiegészíthető turisztikai feladatokkal is.

Jelen menetrendje szakaszosan változó, közepes és gyenge mellékvonali. Sajnos a pályaállapot miatti sebességkorlátozások sokat rontanak a szolgáltatásokon, illetve korábban költségcsökkentésből adódó kapacitás-csökkentő intézkedéseknek is van káros visszahatásuk a szolgáltatásra.

Bár jellege kifejezetten mellékvonali, a javasolt balatoni térségi vasúttársaság azonban (mely az elképzelések szerint nagy forgalmú fővonalakat is működtet) képes megfelelően rugalmasan kezelni a vele szoros forgalmi kapcsolatban lévő mellékvonalat épp úgy, mint a Balatonhoz délről befutó többi mellékvonalat is.

5. A Szob-Márianosztra-Nagybörzsöny kisvasút rehabilitációs projektjének helyzete és kritikája

5.1 A projekt kialakulásának folyamata, története

A kisvasútvonalat – egyes szakaszait összekapcsolva – fa- és kőszállítási céllal 1922–24 között építették ki a hegység belseje és a nagyvasúti, közúti, vízi kapcsolatot jelentő település, Szob között. A trianoni békeszerződés következményeként nagyvasúti kapcsolat (Ipolypásztó–Pastovce) nélkül maradt nagybörzsönyi hálózatot egy 412 m magas heggyergeren át (Nagyirtás) parádés nyomvonalon átkötötték Szobra. A szintkülönbséget csúcsfordítókkal („Z” alakú vonalvezetés, műemléki védelem alá vonva 2000-ben) illetve merész pályáívekkel győzték le. A szállítási mód az 1960-as évektől fokozatosan a gépjárművek javára változott meg, az elhasználódott pályaszakaszokon 1976–1992 között fokozatosan megszűnt a forgalom. Az üzemeltető erdőgazdaság fő profilja nem tette lehetővé a fenntartható turisztikai hasznosítást.

1996 tavaszán összeállt egy „csapat”, megalakult a Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány. A térség önkormányzatai, turizmusban érdekelt vállalkozói, szakemberek, kisvasútbarátok, a Börzsöny szerelmesei **összefogtak** a kisvasút megmentéséért, és újbóli üzembe helyezéséért. A számtalan *levél, fénykép, videófilm, tervdokumentáció, beadvány, tanulmány, eljárás és bejárás, értekezéslet, fórum, újságcikk, tv-riport stb.* alig-alig lendítette előre a kisvasút ügyét, *de a célért megszállottan küzdő civilek* – jobb híján Szob, Márianosztra és Nagybörzsöny önkormányzataira támaszkodva – *kitartóak voltak*. Erejüket megsokszorozta az, hogy **minden érdekelt szerv, minisztérium** (pl. az 1997-ben alakult *Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága, az Országos Műemlékvédelmi Hivatal, a GM, az FVM stb.*) elvileg **támogatta a felújítást**.

„Az Önök terve műszaki és történeti emlék megmentése, s ennél jóval több is, hiszen a mai életbe való bekapcsolása kiemelkedő turisztikai és környezetkímélő hatású.” (Dr. Vukov Konstantin műemlékvédelmi szakmérnök levele, 1996)

Végül a KVVM akkori politikai államtitkárának közbenjárása eredményeként a nagybörzsönyi kisvasút (Nagybörzsöny-Nagyirtás szakasz) kezelői joga *1 Ft-os* jelképes összegért *1998. március 16-án az Ipolyerdő Rt.-től* Nagybörzsöny önkormányzatához került.

1997 és 2001 között számos akadályt leküzdve, a *Pest Megyei Területfejlesztési Tanács* és *több minisztérium* támogatását megszerezve, számos döntéshozó politikus, köztisztviselő és hatóság jóindulatú segítségét elnyerve **minden engedélyezési, műszaki** és végül **anyagi feltétel összeállt** a Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz legszükségesebb felújításának, a muzeális jellegű, megőrzött gördülőállomány működőképessé tételének megkezdéséhez.

A *Kisvasutak Baráti Köre Egyesület* tagjai és mások ezek alatt az évek alatt gondoskodtak a pálya állagmegóvásáról, *a közalapítvány kuratóriuma pedig 2000-ben elérte az utolsóként fennmaradt csúcsfordítós vonalrész ipartörténeti műemlékké nyilvánítását.*

Elkészültek a Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz ill. a Márianosztra–Nagyirtás szakasz felújítási tervei, melyek alapján a közlekedési hatóság 2001.-ben mindkét szakaszra (!) kiadta az építési engedélyt, amely jogerőre is emelkedett. *(A Márianosztra–Nagyirtás szakasz újjáépítése akkor forráshiány miatt nem kezdődött meg, a szakasz építési engedélye lejárt, és a tervek az időközben fellépett aléptítmény-károk miatt el is avultak.)*

A PEA-ROP pályázat sikeres benyújtásának következtében több mint 600 millió forintos költségvetéssel megkezdődött a Szob-Márianosztra-Nagyirtás vonal visszaépítése, amelynek eredeti költségvetése és forrásigénye közel 2 milliárd forint volt, azonban a csökkentett összegű pályázati döntés okán ezt a munkát szakaszolni kellett. Így készült el az I. ütemnek nevezett Szob-Márianosztra szakasz, amelynek megépítése és átadása 2008.-ban befejeződött.

A történet még mindig pozitív folytatásaként a nagyszabású projekt II. ütemének megvalósításához, a beruházás folytatásához segítséget nyújtott a térségi partnerség-építő tréning-sorozat, melyen Szob a Pro Régió Ügynökség szervezésében vett részt.

2007 nyarán a projekt II üteme – jelentős közlekedési, gazdasági, turisztikai, környezetvédelmi, épített örökség védelmi hasznosságára, összetettségére tekintettel – **közcélú infrastruktúra fejlesztésként, kiemelt projektjavaslatként** nevesítését kérve **a kormány elé került**, ahol is a projektet **továbbfejlesztendőnek ítélték**.

A bírálati szempontok maradéktalan végrehajtása, a projekt Előzetes Megvalósíthatósági Tanulmányának teljes átdolgozása, kiegészítése, a Megvalósíthatósági Tanulmány összeállítása érdekében az ekkor már véglegesen projektgazda Szob Város Önkormányzata turisztikai és vasút-közlekedési szakértőket vont be a pályázat kiemelt projektként történő nevesítésének biztosítása érdekében.

A projekt által érintett három önkormányzat (Szob, Márianosztra és Nagybörzsöny) a kisvasút üzemeltetéséhez eredetileg egy nonprofit kft-t kívántak létrehozni, azonos arányú üzletrésszel. A Börzsöny Kisvasút Nonprofit Kft. feladata az üzemvitelszerű működés biztosítása lenne. A tulajdonos képviselőt a polgármesterek látják el. A döntéshozó természetesen a közgyűlés illetve a fenntartó testületek, mint tulajdonosok a feladatellátáshoz kötődő döntéseik meghozatalában. Szervezetileg, illetve jogilag az üzemeltetés folyamatában az érintett önkormányzatok teljesen egyenlő súlyúak, döntéskor minden önkormányzatnak a másik önkormányzattal egyenlő szavazata van. A finanszírozás egyfelől a tulajdonosi háttér garanciájával, másrészt a Kft. bevételeiből (jegy, pályázatok, egyéb kiadványok, adományok, támogatások stb.) áll össze. Legalábbis az előzetes tervekben még ez szerepelt...

Bár a teljes pályázati anyagot terjedelmi okok miatt nem csatoljuk, mégis, a legfontosabb alapvetések összefoglalásául két kiegészítő anyagot is mellékelünk. Mindkettő a projekt pályázati anyagát készítő szakértőktől, első sorban Berki Zoltán úr tollából származik, és kellő részletességgel megvilágítja a terv indokoltságát és a mögötte húzódó komplex hátteret. (indok.doc, hatter.doc)

A fentiekből kiderül tehát, hogy az évtizedekkel ezelőtt leállított kisvasút kifejezetten turisztikai célú feltámadása (pontosabban annak máig is buktatókkal tarkított folyamata) elsősorban civil kezdeményezésre és személy szerint Berki Zoltán állhatatos munkájára alapozva indult el. A későbbi események sorában igen jelentős az a tény, hogy Berki úr kezdeményezése bár sok helyen meghallgatásra talált, azonban a munkában történő tényleges részvételre leghamarabb a helyi önkormányzatot sikerült rávennie – eleinte úgy tűnt, nem is szerencsétlenül. A Nagybörzsöny-Nagyirtás szakasz, mely 2002-ben ugyancsak civil összefogással és a nagybörzsönyi önkormányzat részvételével került ideiglenesen üzembe helyezhető állapotba, megnyitotta az utat a börzsönyi kisvasúti vonal teljes helyreállítása felé. A PEA-ROP keretében Szob önkormányzata pályázatot nyújtott be a hiányzó, Szob-Nagyirtás szakasz visszaépítésére és a teljes körűen, végleges céllal felújítandó, 2002 óta üzemelő szakasz munkáinak forrás-biztosítására. A nyertes projekthez azonban a kormány csak a források egy részét biztosította, így a feladatot szakaszolni kellett. A két részre bontott vasútépítési projekt I. ütemében 2006–2007-ben visszaépült a Szob-Márianosztra szakasz, míg a II.

ütemre maradt a Márianosztra-Nagyirtás vonal visszaépítése, valamint a 2002-ben részlegesen helyreállított Nagybörzsöny–Nagyirtás közötti (részben műemlékké nyilvánított) szakasz átépítése. A II. ütem jelentősége és költségei miatt az eseményeket mindvégig jelentősen előremozgató helyi civil és szakmai összefogás, és az ezáltal képviselt nem csekély lobbyerő Berki Zoltánnal az élen sikerrel fordult a kiemelt EU-s kormányzati projektek nyújtotta lehetőséghez és a közel 1,7 milliárd forintos fejlesztést végül nevesítették. 2008. év nyarán elkészült a projekt dokumentációja, a részletes megvalósíthatósági tanulmány és mindezek következtében elérhető közelségbe került azon – szakmailag is helyes és minden szempontból támogatandó – elképzelésnek a megvalósulása, amely egy egyedi és komplex turisztikai beruházás sikertörténetével kecsegtetett.

5.2 A projekt belső problémái

A fentebb írtak miatt a 2008. októberében elkészült, Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük című tanulmányunk mint kiemelt mintaprojektre alkalmas potenciális példát emlegette eleinte ezt a fejlesztési tervet, illetve a Szob-Nagybörzsöny hamarosan megépülő vonalat, azonban a folyamatok előrehaladtával számos olyan probléma bontakozott ki, amelyek nemcsak megkérdőjelezték a fejlesztés mintaértékét, hanem az azóta is megválaszolásra váró kérdésekkel újabb problémakutatásra adtak lehetőséget. Az elmúlt nyár folyamán keletkezett problémás helyzetben a tanulmányunk okán kiemelt figyelemmel kísértük a szobi eseményeket, amelyek tükrében a kisvasutakkal kapcsolatos tanulmányunk egyes megállapításait épp ezen projekt kapcsán többször át- illetve felül kellett vizsgálnunk olyannyira, hogy mindez csak egy jóval későbbi anyagleadást tettek számunkra lehetővé.

Melyek voltak ezek az ominózus események, amelyek miatt a tanulmányunk jelen kiegészítő anyagában felülvizsgáljuk korábbi álláspontunkat és amelyek tükrében röviden rá kívánunk mutatni azokra a kérdésekre, amelyekből a projekt mind a mai napig bizonytalan sorsa eredeztethető?

5.2.1 Az önrész biztosításának, egyben a projektgazda személyének kérdései

A börzsönyi kisvasúti fejlesztési projektben - akarva-akaratlanul - Szob városa került a középpontba és ezzel kibontakozott egy egyedülállóan fonák helyzet. Szokatlan forgatókönyv ugyanis, hogy a projektet – más szereplő híján – a csupán a földrajzi (és csak nagyon áttételesen gazdasági) érintettség okán egy olyan, alapvetően forráshiányos önkormányzat kezében hagyják tovább futni, amelyről a segítő szándékon és a támogató partneri együttműködésen kívül nem szabadna más, komoly gazdasági potenciált feltételező szerepet elvárni. Ugyancsak nem lehet elvárni ezt a szerepet a történetet szakmai lelkesedéssel előremozgató, de pénztelen civilektől sem. Szob várásának esetében tehát konkrétan az történt, hogy a fejlődési lehetőséggel (és főleg a térségi turizmusfejlesztés ígéretével, annak minden kecsegtető pozitívumával és konkrét terheivel együtt) a projektet indukálók – civilek és forrás nélküli önkormányzatok – magukra lettek hagyva.

A pontosság kedvéért le kell szögeznünk, hogy az első ütemre ez a megállapítás csak félig igaz, és a PEA-ROP pályázat részbeni sikere (I. ütem) jelentette a csapdát a szereplők – egyben a projektet gondozó IH és KSz - számára. Amikor ugyanis a kisvasútért, az ökoturizmus fejlődéséért küzdök (élükön Berki Zoltánnal) a sok, elvileg lehetséges és talán alkalmasabb partner közül épp a többiekhez képest rugalmasabb mozgású és progresszív gondolkodású szobi önkormányzatot és polgármestert megtalálták, akkor még a minimális önrészt igénylő PEA-ROP pályázat keretében gondolkodhattak a teljes fejlesztésről. A szükséges pénznek csak egy részét biztosító, de mégiscsak pozitív döntés után azonban nem

ismerték fel (és nem is ismerhették volna fel) a feladatok folytatásának belső kényszerét, amely végül Szob önkormányzatának „projektbe szorulásához” és a mintaprojekt helyett egy mintaprobléma kialakulásához vezetett. A forráshiány miatt szakaszolt beruházás I. üteme elindult, s miután a II. ütem nélkül a már épülő szakasz szinte értelmetlen munka, így az érintettek logikus módon elindították a II. ütem pályázati folyamatait, természetesen változatlan konstrukcióban reménykedve. Bár az elenyésző nagyságú önrésszel kapcsolatos reményük nem volt alaptalan, azonban a hátramaradt beruházás értéke és a finanszírozás egyetlen lehetőségét jelentő EU-s pályázat általános szabályrendszere a támogatási intenzitás okán 260 milliós önrész kötelezettségével szembesítették utólag a projektet előzőleg – egyébként teljes jó szándékkal – felvállaltprojektgazdát. Bár az érintettek folyamatosan dolgoztak (sőt dolgoznak ma is) a feladat megoldásán, azonban a térségi ÖNHIKI-s önkormányzatoknak ez önmagukban megoldhatatlan. A másik irányból korlátot szab az a közgazdasági tény, hogy a kisvasutat, amely alapvetően közjóléti célú, országos turisztikai érdekű infrastrukturális beruházás, nem lehet üzleti alapon, vállalkozók által nyereségorientáltan működtetni, sőt egy ilyen konstrukció esetleges megléte veszélyeztetné az EU alapvetően infrastrukturális célú fejlesztés-finanszírozási szándékát. Az önkormányzatok ráadásul nem ÁFA-visszaigénylők, így számukra a beruházás helyből 20%-kal nagyobb terhet jelent, ha azonban kikerül a kezükből a projekt, akkor a nem önkormányzati szereplők miatt a korábbi 85%-os támogatási intenzitás helyett 50%-kal szembesülnek. Közvetlen újabb állami támogatásra pedig sem a hazai forráshiány miatt, sem pedig a támogatási-intenzitás összeszámítási szabálya miatt nincs lehetőség. Ezzel a kör bezárulni látszik. Adott egy állami, pontosabban kormányzati szándék a kisvasút megvalósítására, adott a lelkes civil szféra és a helyi hatalom összefogása, adott a döntés arról, hogy e célra 1,5 milliárd Ft EU forrást fordítunk, ehhez viszont nincs meg az önkormányzatoknál az önrész 260 milliója. Sajnos, egyelőre nem látszik kibontakozni az a megoldási irány sem, amelyben a kényszerhelyzetbe került Szob városát kiemelnék a nem neki szabott szerepből, és a pályázat feltételeinek megfelelő állami, egyben önrészképes projektgazda végre lehívassa a támogatást.

A megoldást több helyi politikus bevonásával, azonban a szakértői gárda kizárásával több síkon is folyó, folyamatos informális megbeszélések útján is keresik, azonban szakmai véleményünk szerint nem mindenben helytálló a térség érintett vezető politikusainak az az álláspontja, hogy nemcsak hogy a három önkormányzatot nem lehet kihagyni, hanem ezt nekik kell meg- sőt végigcsinálni.

Véleményünk szerint ennek épp az ellenkezőjéről van szó. A szinte tévedésből projektgazdává vált önkormányzat helyett az állam valamely, a célok rendszeréhez illeszkedő feladatkörrel és kompetenciával rendelkező szervéhez kell a projektet átmozgatni, természetesen az eddigi összefogásban szereplők támogatásával, sőt újabbak bevonásával. Ez persze nem jelenti és nem is jelentheti a korábbi résztvevők kihagyását, amely ellen a kistérség politikai személyiségei – teljesen jogosan – tiltakoztak.

Ezek a tények már önmagukban is elegendőek lennének ahhoz, hogy a tavaly ősztől megfenekleni látszó, egyébként pedig egyedülállóan előremutató, komplex hatású, közel 2 milliárdos értékű projektet ne tekinthessük mintának. Illetve abban az értelemben sajnos igen, hogy egy ilyen, minden oldalról pozitív hozzáállást birtokló, helyes elképzelés hogyan tud vakvágányra futni az anyagiak hiánya és a pályázat valamennyi szereplője által figyelmen kívül hagyott menedzselési szempontok okán.

A kérdés színesebb bemutatására és álláspontunk alátámasztására az alábbiakban részleteket idézünk Berki úr két leveléből, amely pontosan lefesti a lényegét.

Berki Zoltán úr 2008. november 13.-án és 19.-én kelt leveleiből (dőlt betűvel):

*Remitzky Zoltán, Kiss László, Batizi Zoltán polgármester urak
Oláh József, Lázár-Barna Zoltán, Szaksz Ferenc, Páris József
Bánhidai Csilla, Chikán Gábor, Sebestyén István, Lakatos József*

Szentendre, 2008. november 13.

*Tisztelt Polgármester Urak!
Tisztelt Szakértők!*

A Pro Régió meghívására 2008. november 11-én részt vettem az ÚMFT Közép-magyarországi Régióra vonatkozó 2009/10-es akciótervének társadalmisítási rendezvényén. Megpróbáltam érdeemben felkészülni, eközben bukkantam rá a NFÜ honlapján a http://www.nfu.hu/actionplan_construction/299 oldalra, s azon belül a táblázatra. Ebből kiderült, hogy a 2009/10 időszakban a Közép-magyarországi Régióban a „Turisztikai akciók fejlesztése” ill. a „Keskeny nyomtávú vasutak fejlesztése” témákban „Nem indul a konstrukció 2009-10-ben.”. Ebből az következik, hogy amennyiben a Szob–Nagybörzsöny kisvasút-rehabilitáció – mint kiemelt projekt – zátonyra fut, nem lesz lehetőség a Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz elkerülhetetlen vágányfelújítására, gördülőállományának legalább minimálisan üzembiztossá tételére sem.

Hozzászólásomban az „Aktív turizmus (vízi turizmus és természetjárás) infrastruktúrájának és kapcsolódó szolgáltatásainak fejlesztése” konstrukció szétválasztását javasoltam, mivel a természetjáró civil szervezetek turistaútjelzés-festési munkáihoz korábban túl magasak, így elkölthetetlenek voltak a minimálisan pályázható összegek is, ill. a nehézségek ellenére, a csaknem 50%-ig kész kisvasúti beruházás (I. ütem) befejezésének (II. ütem) támogatását, segítségét kértem, megköszönve az eddigieket. Utaltam persze a projekt „prioritástengely-menti” (közlekedés, természetvédelem, turizmus, örökségvédelem) összekapcsoló, területfejlesztő jellegére, a KvVM nemzeti parkokat illető területkezelési tervével való harmóniájára.

A rendezvény végén néhány szót tudtam váltani Dr. Lukovich Tamás úrral, aki először is érdeklődött az önrésztől. Azt is elmondta, hogy november végéig van haladék az önrész előteremtésére, de ő – drukkolása ellenére – erre kevés esélyt lát, mivel „veszteséges üzemet a bankok nem támogatnak”. Nyilván nem véletlenül megjegyezte: november végén a Kormány „kemény” átcsoportosításokat fog végrehajtani... Ismét elmondtam: általában a közösségi közlekedés üzemeltetése nem nyereségtermelő, ill. felidéztem a kisvasutak eddigi FVM központi ill. erdőgazdasági nyereségbepumpálás működési támogatását. Az volt az érzésem, hogy a döntéshozók előtt ezek a számukra marginális, de a projekt megítélése szempontjából alapvető körülmények nem kellően tisztázottak – és ez nem az ő hibájuk! Felemlítettem: az I. ütemre elköltött 614 millió Ft – mivel e szakasz elfogadható szintű (utaslétszámú) működtetése már középtávon is kérdéses – csakis a II. ütem elkészültével, működésével nyer értelmet, a projekt területfejlesztő hatása így érhető el.

Ismételten javaslom, hogy amennyiben a helyzet megoldhatatlan – a projekt jelenlegi állapotában megállhat –, egy minden részletre kiterjedő egyeztetést kezdeményezzünk Varjú László elnök úrral és a projekt mentorával, Kárpáti Zsuzsannával.

A működtetési problémakört illetően az ÖTM tanulmányt („Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzéséről, fejlesztésük lehetőségeiről, fenntartható működéséről”) készítő stáb egyik tagja, Dorner Lajos úr, a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) alelnöke tárcaközi egyeztetésre, költségvetési módosító indítványra tett (több oldalas indoklással) javaslatot, melyet dr. Tompa Sándor képviselő úrhoz (MSZP) juttatott el. A képviselő urat előzőleg a lillafüredi kisvasutat üzemeltető Északerdő Zrt. kereste meg. Az anyag Dorner Lajos tájékoztatása szerint már a Turisztikai Szakállamtitkárságra is megérkezett.

A fentiekből az következik, hogy jó esély van a működési háttér biztosítására, mivel az FVM támogatási keret 2008-ban az erdőgazdasági üzemeltetésű vasutaknál eltűnt, az egyéb üzemeltetésűeknél pedig minimálisra csökkent.

Üdvözlettel:

Berki Zoltán

Szentendre, 2008. november 19.

Tisztelt Polgármester Urak!
Tisztelt Szakértők!

Az utóbbi hetekben többször elhangzott, vállalkozásfejlesztésre átcsoportosítják az uniós pénzeket. Bajnai Gordon miniszter úr konkrétan fogalmazott: áttekinti az összes uniós pályázatot, és ahol elakadt, elvonják a pénzt. Egy hét múlva lejár a Pro Regió által adott határidő – ha ezt komolyan kell venni, életszerűtlen, hogy még ma sem tudunk az önrész-finanszírozásról, miközben arra alapozva „órák alatt” el kellene készíteni a szerződéskötés előkészítését – eljött az ideje a helyzet rögzítésének:

- *A II. ütem meghíúsulásával az I. ütemnek, a Szob–Márianosztra közötti, önmagában értelmetlen, az első érdeklődés lecsengése után működtethetetlen szakasz újjáépítésének, az itt elköltött 600 millió Ft-nak semmi értelme nincs.*
- *A PEA pályázaton 2,5% önrésszel a teljes vonalfelújítás nyert, azt utólag a Kormány csonkolta le I. ütemre. Így – nézetem szerint – Szob nem vádolható azzal, hogy önrész-garanciák nélkül vágott bele a II. ütembe. (A Pro Regio kritikája.) Mivel az I. ütem önmagában értelmetlen, felelősen nem tehetett mást.*
- *A projektet – mai ésszel – fordítva kellett volna ütemezni, ha tudni lehetett volna: választani kell a két szakasz között. Viszont vasutat normális ésszel elejéről, nem a közepétől építünk.*
- *A Nagyörzsöny–Nagyirtás szakaszt 2011-ig teljesen fel kell újítani, ennek forrása is a II. ütem, tehát a működő szakaszt is veszélyezteti a II. ütem meghíúsulása.*
- *Nem sikerült megértetni: a működtetés – a közösségi közlekedés összes ágához, de különösen a kötőtpályás eszközökhöz hasonlóan – csakis külső finanszírozással, a MÁV, a Volán, a BKV működtetéséhez is elengedhetetlen szolgáltatási szerződéssel, esetünkben turisztikai szolgáltatási szerződéssel lehetséges. Szobon nincs erdőgazdasági „Róbert bácsi”.*

Egy hír – kommentár nélkül – a Turizmus Panoráma Bulletin 200//192. (2008.10.02.) számából:

„A TDM szervezetek létrehozására és működtetésére európai uniós forrásokból az elkövetkezendő 6 évben mintegy 13 milliárd forint áll rendelkezésre. A keret felhasználására a Nemzeti Fejlesztési

Ügynökség koordinálásában készülő, a regionális operatív programokban (ROP) megjelenő pályázatok adnak lehetőséget.”

2 milliárd Ft-ból 14 kisvasútvonal kb. 6–8 évig tudna működni...

- *A működtetési „klíma” 2008-ban teljesen ellehetetlenült, a magyarországi kisvasutak minden korábbi tárcaközi ilyen-olyan egyeztetés, lobby, parlamenti kérdés, módosító indítvány ellenére üzemeltetési forrás nélkül maradtak. Az FVM nem erdőgazdasági üzemeltetésű vasutak számára elérhetővé tett 4 millió Ft/vonal támogatása elégtelen, a hatósági díjak, határidők, „vacakolások” erőteljes rendteremtésért kiáltanak.*
- *Az ország gazdasági helyzete és a válság olyan körülményeket teremtett, amelyek kétségtelenül szerencsétlen háttérrel adnak az unikális projektnek.*
- *A projektgazdának – más uniós természetvédelmi/turisztikai beruházásokhoz (pl. Balaton-felvidék) hasonlóan – nem egy elmaradott kistérség kisvárosának, hanem pl. a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságának, vagy más országos, állami, szervezetnek kellene lennie, vagy Szobot (a projektgazdát) az önrészt illetően központilag meg kellene támogatni (cserébe az eddigi bonyolításért, a projekt levezényléséért). A kiemelt projekt státusz igazolja: az önmagában nem nyereségtermelő beruházás jelentősége messze túlnő Szob keretein, önrészét nem lehet egy forráshiányos önkormányzattal megfinanszírozni.*
- *A projekt állami beruházás jelleggel sokkal olcsóbban, hatékonyabban elvégezhető (közmunka és roma program; MÁV ócskavasként bontott, itt újként felhasználható sínanyag – lásd a Kismaros–Királyrét vonal 1978–81 közötti, ma is megfelelő minőségű felújítása).*

A fentiek alapján, a Kormány által kiemeltként nevesített projekt védelmében eljött az idő a vészforgatókönyvek kidolgozására. Én semmiképp nem szeretném 13 év munka után csak úgy elfelejteni, miközben a Kormány minden elképzelésünket a nevesítéssel visszaigazolta.

A projektet ne hagyjuk csendben, „ágyban, párnák közt” meghalni.

(...)

Legfontosabb javaslataim:

1. *Az egyszerűsített szabályozási eljárásrend visszaállítása – a jelenlegi felfüggesztése, külön eljárásrend kidolgozása 2009-ben a kisvasutak számára.*
2. *A jegyárbevétel nem fedezett működési költségek finanszírozására külön költségvetési soron támogatási keret megjelenítése (forrása: FVM, KvVM, Turizmus, Közlekedés).*
3. *Tárcaközi ill. az érintettekkel kerekasztal összehívása „a megfelelő szervezeti keretek kialakítására ... az erdei vasutak üzemeltetésére vonatkozóan” (idézet Keller László pénzügyminisztériumi államtitkár úr válaszából)*

(...)

5.2.2 Az együttműködésben részt venni szükséges szereplők közötti feszültségek

A Megvalósíthatósági Tanulmány és a pályázati anyag kiegészítő fejezeteinek készítése kapcsán a tervezett üzemvitellel összefüggő kérdésekben többszöri egyeztetést követően sem sikerült az érintett önkormányzatoknak és az egyes vonalszakaszoknak egyetértésre jutniuk. Jóllehet, Márianosztra nem vett részt ebben a vitában, a település polgármestere és a mögötte álló képviselőtestület mindkét másik polgármesterrel (Szob és Nagybörzsöny) egyaránt egyet

tudott érteni, azonban a két, 2008.-ban már meglévő vonalszakaszt külön-külön üzemeltető Szob és Nagybörzsöny között a pályázatot kezelő IH felhívására sem jött létre megnyugtató együttműködési megállapodás.

Nagybörzsöny saját üzemeltető szervezete révén mintegy saját vagyontárgyának tekintette a vonalszakaszt és ragaszkodott ahhoz a sem szakmailag, sem közgazdaságilag nem védhető, bár jóindulatúlag téves rögeszméjéhez, hogy az első néhány év jegyár-bevételének tükrében abból fedezhető a mozdony gázolajköltsége és így szerintük önfenntartó a vonal számukra, sőt a falu turizmusának fejlődési kulcsát látják benne (helyesen egyébként) és ezt a kulcsot nem bízzák másra, főleg Szobra nem. Növelte a feszültséget a két település között az is, hogy a szobi szakasz kijelölt üzemeltetőjének személye kapcsán, annak korábbi nagybörzsönyi tevékenysége okán személyi ellentét van Nagybörzsönnyel, különösen, hogy Szob eredeti tervei szerint az egész vonal üzemeltetése ennek a személynek kezébe kellene hogy kerüljön.

Szob ragaszkodott ahhoz, hogy ha mint projektgazda felelős a beruházásért, sőt az önrész előteremtéséért, akkor az egész beruházás a városnál legyen aktiválva, mintegy „virtuális vagyónként” álljon a polgármester mögött, ha a beruházás kapcsán később anyagi nehézségekkel kell szembenéznie a városnak. Ez a látszólagos vagyoni vita sem tett jót az együttműködést és a közös üzemeltetői szervezetet javasló szakértői anyag rész elfogadásának, olyannyira, hogy végül, minden szakmai és józan érv mellőzésével, új alternatívaként a külön-külön történő üzemelés esetére is kellett üzemviteli javaslatot készíteni. Ezzel a projekt ezen része homlokegyenest szembement a Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük című tanulmányban a 172. és 173. oldalon kifejtett, szakértőink által is világosan alátámasztott integrációs szervezeti elvekkel, sőt a józan ésszel is. Ugyanis ennek következtében a szélsőséges különválasztás igénye már-már egy helyi közlekedési szövetség-szerű vasút-bürokratikus rémkép megvalósulásával fenyegetett.

A KSZ többszöri konzultációja és figyelmeztetése ellenére nem zárult le az egységes üzemeltetői szervezetről történő megállapodással ez a vita sem, így a projektnek nemcsak a beruházás-finanszírozási része, hanem az üzemeltetéssel kapcsolatos elvi sarokpontjai is nyitott kérdésekként várnak válaszra – tudomásunk szerint még ma is.

5.3 Konklúzió

A Szob-Nagybörzsöny kisvasút esete mintegy állatorvosi beteg lóként mutatja magán a mai magyar társadalom három tipikus hibátünetét:

- a rendszerszemlélet hiányát,
- az államigazgatás és hatalomgyakorlási apparátus elszakadását:
 - az őáltaluk szolgálni hivatott társadalomtól,
 - sőt önmagától,
 - sőt az őket kiszolgálni hivatott szakértői gárdától,
- a kölcsönös bizalmatlanságban és a szegénység talaján álló kicsinyes vagyonféltesben gyökerező összefogás-hiányt.

Ezzel pontosítjuk korábbi tanulmányunk megállapítását a szobi kisvasúttal, mint mintaprojekttel kapcsolatban:

Az az elképzelés, hogy egy ökoturisztikai célpont térségében egy összetett vonzerő részeként is szolgáló közlekedési eszköz fejlesztésével valósítsuk meg a látogatók környezetkímélő mozgását, ismerve országunk lehetőségeit és adottságait, önmagában is figyelemre méltó. Ha ez korábban meglévő és kallódás sorsára hagyott értékek felemelésével történik, ráadásul úgy, hogy egyes meglévő elemek rendszerszinten kapcsolódva egymáshoz, minőségileg is új élményelemet tudnak alkotni, akkor ez minden bizonnyal mintaértékű. Élő példává akkor válik, amikor egy széles összefogás eredményeként sikerül is minderre forrást is biztosítani a szűkös lehetőségeinken belül. Ezek egy valódi mintaprojekt kritériumai.

Sajnos, a mintává váláshoz azonban a lefektetett elvek mentén a rendelkezésre bocsátott források segítségével történő megvalósítás is hozzátartozik, és ez az a pont, ahol a börzsönyi kisvasúti rehabilitációs projekt nem a sikertörténet, hanem a kihagyott lehetőség irányába tart. **A probléma gyökeréről szolgáló, szinte spontán kialakult, de valójában fel nem ismert szerepzavar figyelmeztető példa lehet más, pályázati forrásból táplálkozó infrastrukturális projektek számára.**

Ilyen értelemben tehát valóban mintaprojekt..., de nem arra, amire mi szakértők, és a történetben érintett szereplők valamennyien szántuk volna ezt a beruházást.

Mellékletek, felhasznált irodalom

1. A 4. fejezethez: A Balaton Közlekedésfejlesztési Stratégiája (Balatoni Fejlesztési Tanács, 2007) *elektronikusan mellékelve: Balaton_megval_KFS.doc*
2. Az 5. fejezethez: MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY: Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása – II. ütem (köztes munkaanyag, O-PMM Marketing és Projekt Menedzsment Kft., 2008) *elektronikusan mellékelve: megvaltan_koztes.doc*
3. Az 5. fejezethez: A Szob-Nagybörzsöny kisvasúti projekt indoklása (Berki Zoltán és Bánhidai Csilla, 2008) *elektronikusan mellékelve: indok.doc*
4. Az 5. fejezethez: A Szob-Nagybörzsöny kisvasúti projekt háttéréhez (Berki Zoltán, 2007) *elektronikusan mellékelve: hatter.doc*
5. Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (második, módosított és kiegészített változat, F&B Consulting Bt. - Xellum Kft., 2008)
6. A Balaton Nagytérség Közlekedésfejlesztési Stratégiája - Megvalósíthatósági Tanulmány (F&B Consulting Bt., 2007 június)