# Szabadjelzés 2023

A MÁV Zrt. 2023. november 7-én 15. alkalommal tartotta meg Szabadjelzés elnevezésű vasútszakmai találkozóját. Kiszámíthatóság, tervezhetőség, a források időbeni biztosítása, saját energiatermelő képesség létrehozása. Ezek voltak a legfontosabb gondolatok, amelyekre a rendezvény épült, továbbá ezek az irányok garantálhatják leginkább azt, hogy a magyar vasút megújuljon és fejlődjön. A valamennyi korábbi alkalmat felülmúló érdeklődés mellett lezajlott szakmai találkozón három kerekasztalbeszélgetést, ezeken belül egy-egy témaindító előadást hallhattak a résztvevők.

**Nyitóbeszéd: Dr. Pafféri Zoltán, MÁV Zrt. vezérigazgató**

A vezérigazgató szakmai összefoglalójában hangsúlyozta: a MÁV-VOLÁN-csoportnál megindult az átalakítási folyamat, csak a szabad jelzésre várunk a kormányzat részéről, hogy megvalósítsuk törekvéseinket és ezzel új lendületet adjunk a magyar vasút fejlődésének. Az infrastruktúra és a gördülőállomány fejlesztése mellett a szabályozási környezet megújítására, egyszerűsítésére van szükség – tette hozzá. A jövőt figyelembe véve az egyetlen megoldás, ha előre kiszámítható és jól tervezhető infrastruktúra fejlesztési programot indítunk. Arra készülünk, hogy tíz év alatt előre tervezhető módon megújítsuk a MÁV pályahálózatát. Kiemelte, a pontszerű beruházások helyett, kiszámítható finanszírozás mellett, hosszú távú stratégiát követve kell megújítani a pályahálózatot. A legfontosabb cél, hogy a sebességkorlátozások felszámolásával az üzembiztonság növelése és a menetrend tervezhetőségének biztosítása a vasúti társaságok számára. A MÁV-VOLÁN-Csoport száz vontatójárművet szeretne korszerűsíteni az új beszerzések mellett, ehhez kapcsolódóan már rövid távon is érezhető lesz a 15 Taurus villamosmozdony hosszú távú bérlésének a hatása. Pafféri Zoltán kiemelte a vasúti egyeskocsi fuvarozás  támogatását, mely 700 magyar vállalat alapanyag ellátását segítette,  és összesen 6,4 milliárd forinttal támogatja a szegmensben működő vasúti társaságokat az állam. A vasút versenyképességének javítása érdekében a hálózat-hozzáférési díj felár részének elengedéséhez már csak az Európai Bizottság döntését várjuk. Bízunk benne, hogy a bizottság nem gördít ez elé adminisztratív akadályt – tette hozzá Pafféri Zoltán.

**1. kerekasztal – A vasút helyzete a pályahálózat-működtetés szemszögéből**

*Témaindító előadás:*

*Kókai Béla, MÁV Zrt. pályalétesítményi igazgató: A pályahálózat-működtetés kihívásai*

Kókai Béla igazgató ismertette a vasúti pályahálózat általános helyzetét, és beszélt a versenyképességét javító lehetőségekről. Uniós források csak a hálózat egy részére jutnak, ráadásul meglehetősen szigetszerűek a beruházások, ebből adódóan a MÁV kidolgozta és 2020-ban elindította a vasút versenyképességét javító programját, amely az egyszerűsített korszerűsítésre épül. Az egyszerűsített felújítási program révén alacsonyabb ráfordítás mellett épül át a felépítmény, megszüntethetők a lokális alépítményhibák, és visszaállítható az eredeti, kiépítési tengelyterhelés és a döntően 120 km/órás pályasebesség, vagyis megszűnnek a sebességkorlátozások.

Kerekasztal résztvevői:

Németh Réka – moderátor, MÁV Zrt. forgalmi és üzemviteli főigazgató

Gábor Marcell, ÉKM Vasúti Infrastruktúra Főosztály vezető

Kövesdi Szilárd, GYSEV Zrt. vezérigazgató

Kókai Béla, MÁV Zrt. pályalétesítményi igazgató

Szilágyi Tibor, MÁV Zrt. fejlesztési és beruházási főigazgató

Dr. Rónai Péter, MÁV Zrt. pályavasúti szolgáltatások igazgató

Az infrastruktúra versenyképesség javító program előtt jelenleg sajnos nem szabad a jelző,  a finanszírozáshoz szükséges források ugyanis nem állnak rendelkezésre. Bármennyire is indokoltak lennének a kért beruházási források a MÁV részéről, a pénzről nem az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), hanem a Pénzügyminisztérium (PM) dönt – közölte Gábor Marcell, főosztályvezető az előadást követő kerekasztalbeszélgetésen. Karbantartásra és felújításra a jelenleginél sokkal több pénzre nem lehet számítani, legfeljebb az infláció mértékének megfelelő mértékben engedi a PM emelni a pályahálózat működtetésre fordítható költségeket.

Az európai uniós finanszírozású munkák esetében valamivel jobb a helyzet, mivel várhatóan hamarosan megnyílnak bizonyos alapok, így az IKOP plusz, az RRF (Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz), a CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz), illetve a katonai mobilitást segítő források. Az uniós finanszírozás révén lehetőség lenne a TEN-T hálózat kiteljesedésére, és a következő vasútvonalak újulhatnának meg 2030-ig:

- Békéscsaba-Lőkösháza korszerűsítés, kétvágányúsítás,
- Nagykáta-Újszász,
- Déli körvasút (Ferencváros – Budapest-Kelenföld) felújítása,
- Almásfüzitő-Komárom,
- Szeged-Röszke vasútvonalon deltavágány építése,
- Debrecen-Nyíregyháza,
- Nyékládháza-Füzesabony,
- Székesfehérvár-Lepsény,
- Apafa-Mátészalka villamosítás,
- Debrecen-Balmazújváros villamosítás,
- Debrecen-Nagykereki nyomvonalkorrekció,
- Kőbánya-Kispest – Dabas pályafelújítás, villamosítás,
- tíz villamos alállomás korszerűsítése.

Szilágyi Tibor főigazgató elmondta, hogy a stratégiai döntéseknél, így a pályafejlesztéseknél a következetesség és a pénzügyi átláthatóság kiemelten fontos. Sajnos bizonyos pályaelemek, vasútállomások – az átépítés bonyolult

kivitelezési feladatai és a magas ráfordásigénye miatt – kimaradnak a felújításból, példa erre a 100-as vonal, amelynek felújításakor, Szolnok és Debrecen állomások átépítése elmaradt. Mivel szakaszosan tudunk építkezni, nem lehet homogén és egységes vasúti pályahálózatot biztosítani. Fontos lenne továbbá, hogy a stratégiai döntések kiszámíthatók legyenek. Példaként említette, hogy a MÁV számított a Hatvan-Füzesabony vonal korszerűsítésére, ami nem indult el, a fenntartására sem jutott elegendő pénz, így az egyik legforgalmasabb vasúti szakaszon sokat romlott a pálya műszaki színvonala.

Rónai Péter igazgató arra a kérdésre válaszolva, hogy milyen lehetőségek lennének a külső források bevonására, elmondta: az infrastruktúrát alapvetően az államnak kell finanszíroznia, de van olyan speciális lehetőség, amely biztosítja, hogy egyes pályaelemek felújításra kerüljenek, amelyek a megrendelő állam által jelzett prioritási sorrendben ugyan hátrébb találhatóak, de üzleti érdek fűződik az állapotuk javításához. Az infrastruktúra-előfinanszírozási szerződés keretében ugyanis egy vasúti társaság amennyiben forrást biztosít egy iparvágány, rakodóterület, vagy rakodóvágány felújításához, vagy ezeket elvégezteti külső kivitelezővel, abban az esetben a MÁV a beruházás eredményeként létrejövő többletfuvarok hálózat-hozzáférési díjának elengedésével téríti vissza ezt az összeget a vasúti társaság részére

**2. kerekasztal – A villamos energia piac változásai, mit tehet a vasúti piac? (11:30-13:00)**

*Témaindító előadás:*

*Turai József, T-Energy Tanácsadó Kft energetikai tanácsadó : Világpiaci folyamatok hatása a villamosenergia árának alakulására*

Az előadás ismertette a világpiaci folyamatok hatásának és az energiaárak alakulásának összefüggéseit. Turai József tanácsadó véleménye szerint az újra-iparosításban, ezen belül az alapanyag szállításban és a késztermékek részbeni fuvarozásában meghatározó lesz a vasútnak a szerepe. Kitért arra is, hogy a mostani, illetve a tervezett iparosításnak gátat szabhat az infrastruktúra hiányossága, illetve az áramtermelés szűkös kapacitása, amely nem fedezi az igényeket. Figyelembe kell venni a tervezett beruházásokat, amelyeket elsősorban ázsiai cégek valósítanának meg, viszont ehhez nem elegendő a logisztikai háttér, és a beruházási ütemhez képest kevés a meglevő villamosenergetikai rendszerek kapacitása, számolni kell az országos energiafogyasztás növekedésével. Hangsúlyozta azt is: előnyös lenne a MÁV-nak ha saját energiatermelő kapacitással rendelkezne, és megújuló energiaforrásból termelne áramot. A MÁV hazánkban az egyik legnagyobb villamosenergia-fogyasztó, mely négy éve a versenypiacról vásárolja az áramot.

Kerekasztal résztvevői:

Feldmann Márton – moderátor, Prolan Zrt. Vasút-automatizálási üzletág igazgató

Dr. Grabner Péter, energetikai tanácsadó

Dr. Rácz Gábor, ÉKM Vasúti Szabályozási Osztály vezető

Dr. Rónai Péter, MÁV Zrt. pályavasúti szolgáltatások igazgató

Kozák Éva, ÖBB Infrastruktur AG Nemzetközi kiemelt ügyfélmenedzser

Turai József, T-Energy Tanácsadó Kft energetikai tanácsadó

A vasútszakmai találkozó második kerekasztal beszélgetésen Rácz Gábor osztályvezető elmondta, hogy 2022-ben, a villamosenergia árának drasztikus emelkedése idején a MÁV fordult elsőként a kormányhoz azzal az igénnyel, hogy az energiaellátásban változásra van szükség. Figyelembe kell vennünk az Európai Unió által elvárt klímapolitikai célokat, de a tisztább levegő nem alapvetően pénzügyi támogatás kérdése. A vasúti szektorban jelentős a szerepe a képzésnek, ezen belül a képzése rendszerek felülvizsgálatának, a digitalizáció és az e-learning kiterjesztésének.

Az energiahatékonyság egyik eszköze lehet az áramfogyasztás mérése, és ebben nőtt a vasúti társaságok részéről az érdeklődés. Rónai Péter igazgató szerint míg 2022-ben nyolc százalék körül volt az az energiaérték, amit mérés alapján számoltak el, idén az első fél évben ez az arány 13 százalékra nőtt. A mérés csökkenti a vontatási villamos áram felhasználását is, különösen igaz ez a MÁV-START-ra, hiszen a személyszállító vasúti társaság a legnagyobb energiafelhasználó. Az áram drágulása miatt a vontatási nemek közötti is megfigyelhető volt átrendeződés 2022. elején, hiszen 11-ről 16 százalékra nőtt a dízelvontatás aránya, ez mára visszarendeződött.

**3. kerekasztal – Vasútvállalatok hangja**

*Témaindító előadás:*

*Németh Réka MÁV Zrt. forgalmi és üzemviteli főigazgató: Megújulás a pályavasúti szolgáltatások nyújtásában*

Németh Réka főigazgató elmondta, a pályahálózat-működtető részéről a legfontosabb feladat, hogy igényalapú szolgáltatást nyújtson. A MÁV hálózatán jelenleg 56 vasúti társaság működik, eltérő mérettel, működési profillal és különböző elvárásokkal. Ugyanakkor elsődleges cél az ügyfelek igényeinek olyan formában eleget tenni, hogy a közúti fuvarozásról minél többen áttérjenek a vasútra. A vasút nélkül ugyanis nincs jövő, és ez a legfontosabb üzenete az Európai Uniónak is.

A vasúti társaságok részéről jogos elvárás, hogy a vágányzárak esetében hosszabb távon tudjanak előre tervezni. Ezen a téren van mit javítani, ugyanakkor az 1-es vonal „rapid” felújításakor nyilvánvalóvá vált, hogy mennyire sokat segíthet a konstruktív együttműködés és a jó kommunikáció. Az 1-es vonali felújítás miatt augusztus közepe óta mindenki azon dolgozik, hogy zavartatás a legkisebb legyen – tette hozzá a főigazgató.

Kerekasztal résztvevői:

Urvald Krisztián – moderátor, MÁV Zrt. pályavasúti elszámolási osztályvezető

Dr. Katona László, MMV Zrt. vezérigazgató

Hódosi Lajos, HUNGRAIL ügyvezető

Nyíri András, Rail Cargo Hungaria üzemeltetési igazgató

Schöberl Péter, HUPRA elnökségi tag; RTB CARGO HUNGARIA Kft. ügyvezető

Tóth Csaba, GYSEV Cargo Zrt. üzemviteli vezető

A kerekasztalbeszélgetésen is fontos téma volt a Biatorbágy és Szárliget közötti felújítás. Katona László vezérigazgató elmondta, hogy a vártnál kisebb a zavartatás, az árufuvarozó társaságok számára biztosítottak a kerülő útvonalak a háromhetes vágányzár alatt is. A MÁV jelentősen mértékben kivette a részét a probléma megoldásából, különösen a dízel vontatás megszervezésével – tette hozzá. Ebből is látszik, hogy ha megfelelő a kommunikáció, egységes az akarat, az érdekelt felek összefognak, akkor ennek pozitív a hozadéka. A „MÁV kézbe vette a gyeplőt”

és a vasúti társaságokkal együtt dolgozik azon, hogy a lehető legjobbat hozzák ki ebből a helyzetből.

Nyíri András, igazgató arra a kérdésre válaszolva, hogy milyenek a tapasztalatok más pályahálózat működtetővel, elmondta: 13 országban dolgoznak, de tapasztalataik szerint a többi közép-európai pályaműködtetőnél sem jobb a helyzet. Németországban  sem, ahol vágányzárak esetén hiányzik a koordináció, annak ellenére, hogy öt évre előre terveznek. Bulgáriában viszont a pályahálózat működtetőn keresztül tud vásárolni áramot egy vasúti társaság, Magyarországon is ebbe az irányba érdemes elmozdulni. Kritikaként megjegyezte, hogy hetente módosul a Hálózati Üzletszabályzat, a többi országhoz képest gyakrabban. Jó, hogy a központi forgalomirányításba (KÖFI) bevont vonalak hossza növekszik, de ennek az az egyik hozadéka, hogy bizonyos állomásokon kocsifogó lakattal kell lezárni a mozdonyt, ezt javasolja felülvizsgálatra.

| Letölthető dokumentumok | Méret | Dátum |
|---|---|---|
| Németh Réka - Megújulás a Pályavasúti Szolgáltatások nyújtásában [1] | 2.89 MB | 2023.11.14. |
| Turai József - Vasutak energiaigénye a változó commodity piacokon [2] | 1.73 MB | 2023.11.14. |

**Forrás:**https://www.mavcsoport.hu/palyavasut/szabadjelzes-2023

**Hivatkozások**
[1] https://www.mavcsoport.hu/system/files/upload/page/nemeth_reka_-_megujulas_a_palyavasuti_szolgaltatasok_nyujtasaban.pdf [2] https://www.mavcsoport.hu/system/files/upload/page/turai_jozsef_-_vasutak_energiaigenye_a_valtozo_commodity_piacokon.pdf