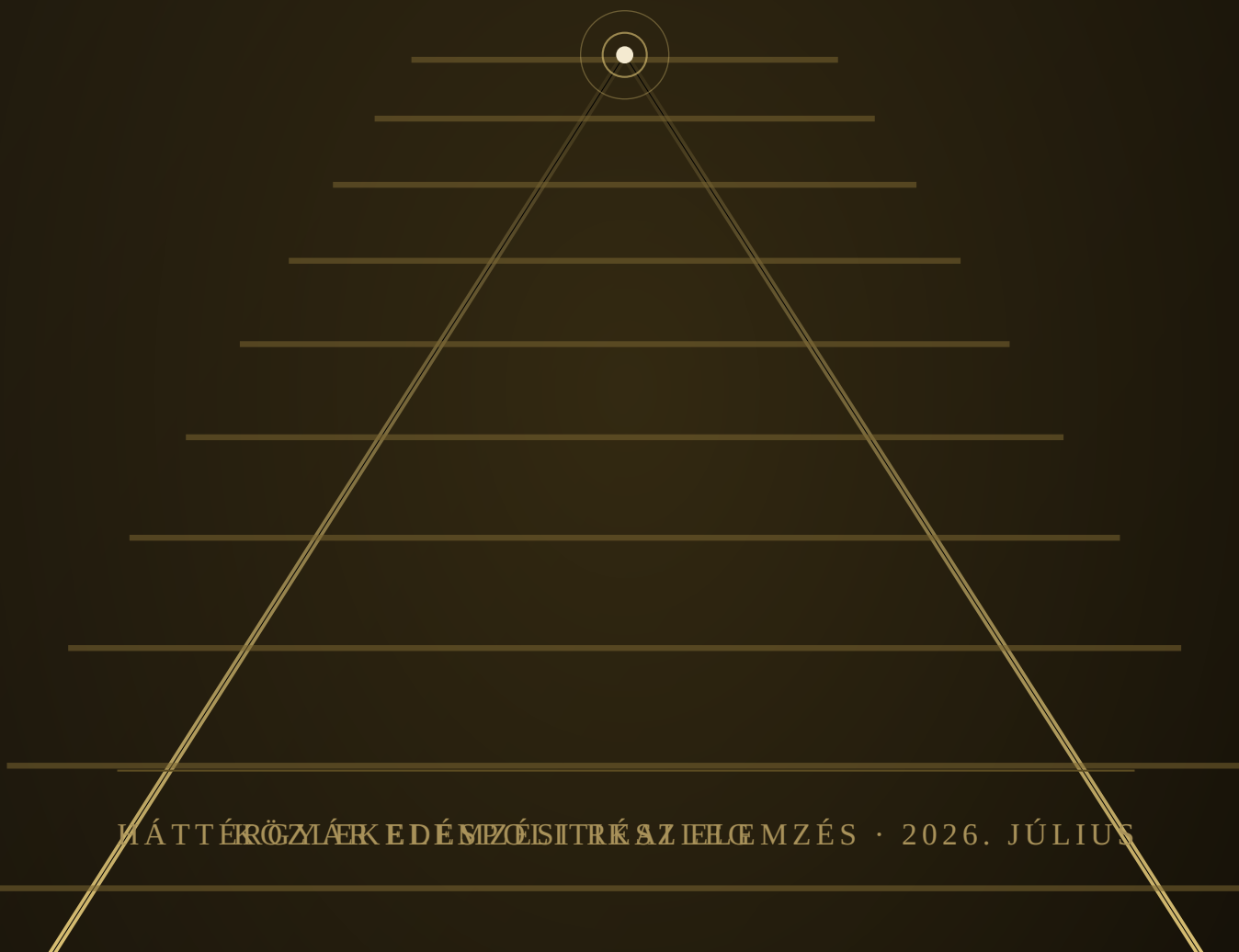




Sínek és szándékok

*Vitézy Dávid vasúti fordulata, a Lázár-örökség és a
kérdés, amit Prágában és Varsóban már rég
megválasztak*



2026 nyarán szinte hétről hétre érkezik bejelentés a Közlekedési és Beruházási Minisztériumból: hol egy újranyitott mellékvonalról, hol bérelt osztrák vagy svéd mozdonyokról, hol egy több száz milliárd forintos intézményi átalakításról. Ez a Füzet abból indul ki, mi történt eddig — majd megnézi, honnan indult a magyar vasút, mit hagyott örökölni a Fidesz-korszak, és mit csináltak másképp Prágában és Varsóban.

I. FEJEZET

Amit Vitézy bejelentett

A Háttérgyár-Füzet ebben a fejezetben tényszerűen, értékelés nélkül veszi számba, mi történt eddig.

2026 nyarán szinte hétről hétre érkezik bejelentés a Közlekedési és Beruházási Minisztériumból: hol egy újranyitott mellékvonalról, hol bérelt osztrák vagy svéd mozdonyokról, hol egy több száz milliárd forintos intézményi átalakításról.

Vitézy Dávid, a Tisza-kormány közlekedési és beruházási minisztere 2026 májusában vette át a tárcát, és az azóta eltelt hetekben sorozatban jelentette be a magyar vasút helyzetét érintő intézkedéseket. Az első száz nap egyik központi eleme az volt, hogy a minisztérium átvilágította az előző kormányzat, Lázár János idején kötött szerződéseket. A miniszter tájékoztatása szerint a vizsgálat mintegy 286 milliárd forintnyi, a korábbi tárcavezetés által „kikozmetikázott” költségvetési tételt tárt fel, és napirendre került a mohácsi Duna-híd, a Budapest–Belgrád vasútvonal és a 35 évre szóló autópálya-koncesszió felülvizsgálata is.

A rövid távú intézkedések között a legfeltűnőbb a külföldi, bérelt járművek üzembe állítása volt. A MÁV-Start és a MÁV Rail Tours az elmúlt hónapokban használt Siemens Vectron villamosmozdonyokat vett bérbe az osztrák European Locomotive Leasing (ELL) lízingcég-

től, valamint tizenöt, 1981 és 1985 között gyártott Henschel dízelmozdonyt egy svéd lízingcégtől. Ezek a gépek elsőként az észak-balatoni vonalon álltak forgalomba, a cél a nyári szezon kiszolgálásának javítása volt. A tárcsa emellett nyilvánosan felvetette, hogy akár használt német (Deutsche Bahn) személykocsik és mozdonyok beszerzése is szóba jöhet.

ADATOK — AZ ELSŐ HETEK MÉRLEGE

Az uniós helyreállítási terv (RRF) módosított, 2026 júniusában brüsszeli jóváhagyást kapott változatában a 10,43 milliárd eurós keretből 2,8 milliárd euró jut a fenntartható közlekedésre, ezen belül 1,8 milliárd euró kifejezetten vasúti járművekre és egy új állami gördülőállomány-kezelő társaság, a ROSCO tőkéjére. A kormány 2026 júniusában 639,6 milliárd forintot csoportosított át erre a célra, még a tényleges uniós kifizetés megérkezése előtt.

Intézményi szinten két új szereplő születik: a Nemzeti Közlekedésszervező, amely fokozatosan átveszi az állami elővárosi, regionális és országos személyszállítás megrendelői szerepét, valamint a ROSCO, az állami gördülőállomány-kezelő és -lízingelő társaság, amelynek induló, 250 millió forintos alaptőkéjét a tervek szerint a teljes 639,6 milliárd forintos összegre emelik.

A miniszter szerint erre azért van szükség, mert a vasúti közszolgáltatási piac 2033-as megnyitásával megszűnik a MÁV kizárólagossága, és a leendő versenytársaknak egyenlő eséllyel kell hozzáférniük a járműparkhoz.

A látványos bejelentések mellett zajlik a hálózat állapotának javítása is. Idén nyáron pályafelújítási program indult a legnagyobb forgalmú vonalak sebességkorlátozásainak („lassújeleinek”) csökkentésére. Újraindult a személyforgalom több, korábban bezárt vonalon: 2026. augusztus 1-jétől a Dombóvár–Komló vasútvonalon, amelyet 2023-ban Lázár János döntése nyomán zártak be, valamint tervben van a Miskolc Tiszai pályaudvar és Tiszaújváros közötti villamosított szakasz és a Vác–Diósjenő vonal újranyitása is. Megkezdődött az észak-balatoni vasútvonal Szabadbattyán–Lepsény szakaszának kétvágányúsítási tervezése, amely óránként 160 kilométeres sebességet tenne lehetővé.

A minisztérium emellett helyreállította a nyilvános menetrendszerűségi adatszolgáltatást: az EMIG vonatkövető rendszer és a Vonatinfó, amelyek Lázár János idején elérhetetlenné váltak, ismét működnek, és júliustól a GYSEV is havi rendszerességgel közzéteszi a pályaaállapotra és a sebességkorlátozásokra vonatkozó adatokat.

A személyszállítási intézkedések mellett érdemes megemlíteni egy kevésbé látványos, de a vasúti rendszer egészét érintő problémát is: a magyar vasúti áru fuvarozás 2026 nyarán komoly bevételkieséssel szembesült, miután egy korábbi állami támogatási forma megszűnt. Az RCH — az ország legnagyobb egyes kocsis fuvarozási szolgáltatója — az év első öt hónapjában már kétmilliárd forintos csökkenést könyvelt el a hálózat-hozzáférési díjbevételekben, és

2026 júliusától kezdődően összesen mintegy ötszáz dolgozó létszámleépítését jelentette be, jellemzően nyugdíjazások és korengedményes nyugdíjazások formájában. Ez a fejlemény jól mutatja, hogy a vasúti rendszer nem csak a személyszállítás, hanem az áruszállítás oldalán is érzékeny pontokon áll, és hogy a minisztérium rövid távú személyszállítási sikerei mögött továbbra is megoldatlan strukturális problémák húzódnak.

Ezek az intézkedések egyelőre töredékei egy nagyobb, még formálódó stratégiának. A minisztérium 2026. július 10-én, a vasutasnap i ünnepségen jelentette be, hogy „új alapokra” kívánja helyezni a vasútfejlesztés finanszírozását, a részletek azonban egyelőre nem ismertek. Az biztos, hogy a Tisza-kormány vasútpolitikájának megítélése két, egymással szorosan összefüggő kérdésen fog múlni: sikerül-e az uniós forrásokat ténylegesen lehívni és beruházásra fordítani, valamint sikerül-e a jelenlegi, láthatóan improvizatív lépéseket — a lízingelt mozdonyokat, az újranyitott mellékvonalakat — hosszú távú, intézményi stratégiává alakítani. Ehhez érdemes megvizsgálni, honnan indult a magyar vasút, és mit csináltak másképp a szomszédok.

II. FEJEZET

Hogyan jutottunk idáig?

A magyar vasút mai állapota nem egyetlen kormányzat mulasztása. Több mint fél évszázados, folyamatos alulfinanszírozás terméke, amelyet a rendszerváltás sem oldott meg, csak átmentett egy piacgazdasági keretbe.

A hanyatlás gyökerei — 1959-től a rendszerváltásig

A dualizmus korában, 1846 és 1914 között a magyar vasúthálózat Európa élvonalába tartozott: az ország sűrű, jól kiépített hálózattal rendelkezett, amely a gazdasági fejlődés egyik motorja volt. A két világháború pusztítása, majd a szocialista tervgazdaság útpreferenciája ezt a pozíciót fokozatosan felszámolta. Az első nagyobb vonalbezárási hullám 1959-ben indult, elsősorban a Trianon által kettévágott, kisforgalmú határ menti vonalakat érintve. 1968-ban egy hálózat-ésszerűsítési koncepció mintegy 1500 kilométernyi vasútvonal felszámolását irányozta elő — ennek jelentős része meg is valósult. A vontatás korszerűsítése az 1960-as években dízelprogrammal kezdődött, majd az 1973-as olajválság hatására 1974-től a villamosítás került előtérbe: 1990-re a hálózat 28 százaléka vált villamosítottá.

A rendszerváltás nem hozott újabb tömeges bezárási hullámot, de alapvetően megváltoztatta a vasút gazdasági környezetét. A szocialista nagyipar összeomlásával a vasúti áruszállítás visszaesett, a lakosság motorizációja felgyorsult, a MÁV pedig — amelyet 1993. június 30-án alakítottak át egyszemélyes, 100 százalékbán állami tulajdonú részvénytársasággá — tartós finanszírozási válságba került. A egykor jelentős mozdony- és járműgyártó kapacitással rendelkező vállalatcsoportból (a MÁVAG termékeit korábban világszerte ismerték) a kilencvenes évekre csak néhány, krónikusan alulfinanszírozott járműjavító üzem maradt, amelyeket később részben vagy egészben privatizáltak.

Az uniós csatlakozás és az elmaradt esély

Magyarország 2004-es uniós csatlakozása elméletileg új korszakot nyithatott volna a vasútfejlesztésben: a kohéziós és strukturális alapok, majd a 2007–2013-as és 2014–2020-as uniós költségvetési ciklusok jelentős forrásokat biztosítottak volna a tagállamoknak infrastruktúra-fejlesztésre. A magyar fejlesztéspolitika azonban — sok szakértő és az Egyensúly Intézet által készített országelemzés szerint is — tartósan a közúti beruházásokat részesítette előnyben a vasúti fejlesztésekkel szemben. Ennek eredményeként Magyarország

mára „kétsebességes országgá” vált: az autópálya-hálózat kiépítettsége regionálisan versenyképes, miközben a vasúti infrastruktúra folyamatosan romlott.

„A pályák jó állapotban tartásához irányadóan 40 évenkénti újjáépítés lenne szükséges — ehhez képest 2010 és 2024 között mindössze mintegy 700 kilométernyi fővonal esett át teljes körű rekonstrukción.”

A számok önmagukért beszélnek. A magyar vasúthálózat teljes hossza ma mintegy 8200–8500 kilométer, ebből a személyforgalomban ténylegesen használt szakaszok hossza 5900–6900 kilométer körül mozog — a pontos szám forrásonként eltér, mivel a hálózat folyamatosan zsugorodik. 2007 óta közel 500 kilométernyi vonalat zártak be. A jelenlegi ütem mellett a ma megépülő új pályaszakaszokat közel 90 év múlva lehetne majd újra cserélni, szemben a műszakilag indokolt 40 éves ciklussal.

A járműpark helyzete még rosszabb képet mutat: a kívánatos állapot fenntartásához évi átlagosan 60 új személykocsi beszerzésére volna szükség, ezzel szemben az elmúlt húsz évben összesen mintegy 800 személykocsi-egyenértékű új jármű állt forgalomba — 400 darabbal kevesebb a szükségesnél. Ha ez a trend folytatódik, a most beszerzett járműveket majd 60 éves korukban lehetne lecserélni.

A MÁVAG öröksége és az elveszett gyártói kapacitás

A magyar vasúttörténet egyik kevésbé emlegetett vesztesége az egykori hazai jármű- és mozdonygyártó ipar felszámolódása. A MÁVAG (Magyar Államvasutak Gépgyára) termékeit a huszadik század első felében világszerte ismerték és exportálták, a vállalat komoly tervezési és gyártási kompetenciával rendelkezett. Ez a kapacitás a szocialista korszak COMECON-munkamegosztásában fokozatosan leépült — a mozdonygyártás jelentős része a Szovjetunióba és Csehszlovákiába koncentrálódott —, majd a rendszerváltás utáni privatizációs hullámban végképp szétforgácsolódott.

Ezzel Magyarország éppen azt az ipari háttérrel veszítette el, amely Lengyelországban (Pesa, Newag) vagy Csehországban (Škoda) ma is a hazai vasútfejlesztés egyik motorja: olyan gyártói kapacitást, amely egyszerre képes kiszolgálni a belföldi keresletet, munkahelyeket teremteni, és politikai támogatottságot építeni a folyamatos beruházás mögé. Ez a hiány az egyik olyan strukturális hátrány, amelyet sem a Fidesz-kormányok, sem a Tisza-kormány nem tud rövid távon pótolni — legfeljebb a lengyel vagy cseh gyártóktól történő beszerzéssel áthidalni, ahogy azt a GYSEV InterCity-motorvonat rendelése is mutatja.

A társadalmi ár

A hálózat zsugorodásának és elhanyagolásának közvetlen társadalmi következménye van: a magyar lakosság mintegy 40 százaléka él 5 kilométernél távolabb a legközelebbi vasútállomástól, szemben a 31 százalékos uniós átlaggal. A mellékvonalak bezárása és a járatritkítások tartósan konzerválják a területi egyenlőtlenségeket — különösen az ország keleti és északkeleti periferiáin, ahol a vasút gyakran az egyetlen tömegközlekedési alternatíva volt az elnéptelenedő településeken. Ez az örökség, ez a több évtizedes strukturális lemaradás volt az a talaj, amelyre a 2010 után hatalomra kerülő Fidesz-kormányzat vasútpolitikája épült — és amelyet, ahogy a következő fejezet bemutatja, csak részlegesen sikerült felszámolnia.

A bezárások logikája

Érdemes hangsúlyozni, hogy a magyar vasútvonal-bezárások nem egyetlen politikai korszakhoz köthetők, hanem egy évtizedeken átívelő, önmagát erősítő folyamat részei. A minta szinte mindig ugyanaz: egy alulfinanszírozott vonalon előbb elmarad a karbantartás, ez sebességkorlátozásokhoz és romló menetrendszerűséghez vezet, ami csökkenti az utasszámot, a csökkenő utasszám pedig indokként szolgál a szolgáltatás — előbb pótlóbusszal, majd a pálya tényleges felszedésével történő — megszüntetéséhez. A rendszerváltás után, az Antall- és az első Orbán-kormány idején is készültek

tervek tömeges mellékvonal-bezárásokra, ezek azonban akkor még nem valósultak meg. A 2000-es évek végén, majd különösen 2023-ban — már a Lázár János vezette tárca idején — viszont tíz vonalon szüntették meg egyszerre a személyforgalmat, közülük tartozott a Dombóvár–Komló vonal is, amelynek 2026 augusztusi újranyitásáról az I. fejezet számolt be. A mezőcsáti és a debreceni térség vonalainak sorsa jól illusztrálja ezt a mechanizmust: a kilencvenes évek közepén megkezdődött állomás-visszafejlesztések és járatritkítások évtizedekkel később, fokozatosan vezettek a forgalom teljes megszűnéséhez.

A HÁLÓZAT SZÁMOKBAN — AZ ELMÚLT KÉT ÉVTIZED

A magyarországi vasúthálózat teljes hossza a 2020-as évek közepén 8200–8500 kilométer körül alakult, ebből a személyforgalomban ténylegesen használt szakaszok hossza az évek során 6900 kilométerről 5900 kilométerre csökkent. A pályák mintegy fele — egyes felmérések szerint 4000–5000 kilométerre — szorulna azonnali felújításra, vagyis az infrastruktúra több mint fele nem felel meg a mai közlekedésbiztonsági elvárásoknak.

III. FEJEZET

A Fidesz-éra öröksége (2010–2025)

A másfél évtizedes Fidesz-kormányzás vasútpolitikája nem írható le sem egyértelmű sikertörténetként, sem teljes csődként. Volt néhány valódi, nagy volumenű beruházás — de ezek árnyékában rendszerszintű elhanyagolás és az utolsó két-három évben egy kifejezett leállás zajlott.

Amit felépítettek

A korszak legnagyobb, legtöbbet vitatott vasúti projektje a Budapest–Belgrád vasútvonal volt: egy nagyjából ezermilliárd forintos, részben kínai finanszírozású és kínai vállalati részvétellel megvalósuló beruházás, amelynek célja a két főváros közötti menetidő nyolc óráról két óra negyven percre csökkentése volt. A vonal magyar szakaszának műszaki átadása és a személyforgalom engedélyezése 2026 elejére, egy német auditcég (TÜV) jelentésének függvényében valósult meg. A kormányzat emellett 2010 és 2024 között összesen 103 vasúti projektet valósított meg saját beszámolója szerint, és mintegy 1800 kilométernyi vasúti pályát újított fel — ez a szám azonban a teljes hálózat állapotromlásának ütemét nem tudta ellensúlyozni, csak lassítani. A GYSEV esetében a magyar állam megvásárolta a Strabag Zrt. üzletrészét, így kétharmados többségi tulajdonossá vált, ami lehetővé tette a társaság nagyobb szerepvállalását az

ország nyugati felének vasúti kiszolgálásában, és 2022-ben elindult egy 11 darabos InterCity-motorvonat flotta beszerzése is, uniós hitelből (EIB) finanszírozva.

Fontos elem volt a vármegye- és országbérlet bevezetése, amely a kedvezmény- és tarifareformmal együtt érdemben megnövelte a vasutat és a helyközi buszt választók számát — ezt a Tisza-kormány idején is a rendszer egyik sikereként említik. Az Európai Beruházási Banktól felvett, egymilliárd eurós hitel — amelyet a kormány további egymilliárd euró saját forrással egészített ki — az elmaradt karbantartások és kisebb fejlesztések, például a szolnoki pályaudvar váltóköri átépítésének finanszírozására szolgált.

Amit elmulasztottak — és amit leállítottak

A mérleg másik oldalán jóval hosszabb és súlyosabb a lista. A közúti fejlesztések tartós elsőbbséget élveztek a vasúttal szemben: Magyarország a közutak fenntartására is csak a GDP 0,18 százalékát fordította, ami már önmagában elmarad a visegrádi országok 0,26 százalékos átlagától — a vasútra jutó arány ennél is kedvezőtlenebb volt. A vasúti pályák állapota a 2010-es, már akkor is magasnak számító 40 százalékos sebességkorlátozási arányról 2025-re 50 százalékra romlott: vagyis a személyforgalomban használt hálózat fele valamilyen műszaki okból korlátozott sebességgel járható csak.

EGY SZIMBOLIKUS ÜGY: A DUNAKESZI JÁRMŰJAVÍTÓ CSŐDJE

Vitézy Dávid szerint a magyar vasút helyzetét jelentősen rontotta, hogy a MÁV járműjavítóit magánkézbe adták, majd a magyar vagonok javítása helyett egy orosz–egyiptomi vagonprojektre helyeződött a hangsúly — ennek végül a Dunakeszi Járműjavító csődje lett a következménye, tovább szűkítve a hazai karbantartási kapacitásokat.

A korszak utolsó szakasza, nagyjából 2022 és 2025 között, a vasútfejlesztés szempontjából kifejezett visszalépést hozott. Lázár János építési és közlekedési miniszterként leállította a régóta tervezett motorvonat-beszerzéseket, leállította a HÉV-flotta megújítását, és — a Tisza-kormány beszámolóí szerint — mintegy tíz mellékvonalat zártak be, köztük a Dombóvár–Komló vonalat 2023-ban. Ezzel párhuzamosan a rendelkezésre álló forrásokat olyan presztízsberuházásokra csoportosították, mint a mohácsi Duna-híd — amelynek költségvetése nagyjából 400–451 milliárd forintra rúgott, és amelynek kétszer két sávossal kialakítását bírálói szerint kizárólag a kivitelező, Szíjj László Duna Aszfalt nevű cégének profitérdekei indokolták — vagy a kormányzati épületberuházások, amelyek együttes összege a Budai Vár fordított kiadásokkal együtt akár az 1000 milliárd forintot is megközelíthette.

A Budapest–Belgrád vasútvonal dokumentációjának egy részét tíz évre titkosították, ami hosszú ideig lehetetlenné tette a projekt független ellenőrzését. A motorvonat-beszerzések helyett — Vitézy Dávid szavaival élve — inkább „új irodaházra vagy a Mohácsi híd túlméretezésére” jutott forrás. Ezt a korszakot foglalta össze tömören egy 2026 májusi nyilatkozatában a jelenlegi miniszter: szerinte Lázár János minisztersége alatt „gyakorlatilag leállt minden jelentősebb vasúti fejlesztés”, miközben az állam több száz milliárd forintot fordított reprezentatív épületekre.

Tárgyilagos mérleg

Fontos leszögezni: a fenti kritikák jelentős része a jelenlegi kormányzat szereplőitől, elsősorban Vitézy Dávidtól származik, ezért politikai szempontból nem semlegesek — ugyanakkor a mögöttük álló számszerű tények (a sebességkorlátozások arányának romlása, a bezárt vonalak listája, a mohácsi híd költségvetése, a motorvonat-beszerzések leállítása) széles körben, több független forrásból is megerősítést nyertek. Összességében a Fidesz-kormányzás vasútpolitikája inkonzisztens képet mutat: néhány nagy, gyakran presztízsjellegű beruházás valósult meg, miközben a hálózat egésze — különösen a mellékvonalak és a járműpark — tovább öregedett és zsugorodott. Ez az örökség, ez a felemás mérleg az, amivel a Tisza-kormánynak és Vitézy Dávidnak szembe kell néznie.

A késések nyelvén

A statisztikák a hálózat romlásának ütemét is jól mutatják. 2023-ban a MÁV vonatai összesen közel hárommillió percet — átszámítva mintegy öt év nyolc hónapot — késtek, ami a magyar vasúttörténet addigi legrosszabb mutatója volt. A minisztérium és a MÁV maga is elismerte, hogy a késések döntő része közvetlenül a pályaállapot romlására vezethető vissza: a pályahibák miatt a vonatoknak lassítaniuk kell, egyes szakaszokat pedig időszakosan le kell zárni. A kormányzat 2024-ben, még Lázár János minisztersége idején jelentette be a MÁV Infrastruktúra Versenyképesség-javító Programját, amely 2035-ig összesen 1500 milliárd forintot irányozna elő a vasúti pályák, állomások és járművek korszerűsítésére — ez a program azonban inkább hosszú távú szándéknyilatkozatként, mintsem tételiesen finanszírozott beruházási tervként létezett a kormányváltás pillanatában, és a Tisza-kormány feladata lett eldönteni, mennyiben építi be a saját stratégiájába.

Történelmi léptékben szemlélve a korszakot: az 1980-as évek második felétől kezdve a pályaberuházások volumene folyamatosan és jelentősen elmaradt a szükséges amortizációs pótlástól, és ez a trend a Fidesz-kormányzás tizenöt éve alatt sem fordult meg érdemben — legfeljebb lassult. A 2010 és 2024 közötti mintegy 700 kilométeres fővonal-rekonstrukció, bár önmagában számottevő teljesítmény, az évi átlagban szükséges ütemnek csak töredékét jelentette.

IV. FEJEZET

A Tisza-kormányzás — várható irányok és dilemmák

ELEMZÉS ÉS VALÓSZÍNŰSÍTÉS — NEM TÉNYKÖZLÉS

Ez a fejezet elhagyja a tények tárgyilagos ismertetésének regiszterét: itt szakpolitikai értékelés, valószínűsítés és összehasonlító elemzés következik arról, milyen irányba mozdulhat a magyar vasútpolitika — és mit érdemes tanulni azoktól az országoktól, amelyek ugyanaból a kiindulási helyzetből, az államszocializmus örökségéből és hasonló uniós forrásokból indulva, másfél-két évtized alatt látványosan más eredményt értek el.

A lízingelés mint tünetkezelés

Vitézy Dávid eddigi intézkedései — az osztrák és svéd cégektől bérelt mozdonyok, a német használt kocsik lehetséges beszerzése — racionális válasznak tűnnek egy akut válsághelyzetre, de stratégiának nem tekinthetők. A bérelt Vectron mozdonyok esete jól mutatja a probléma jellegét: ugyanolyan típusú gépekre a MÁV-nak kedvező vásárlási szerződése lett volna, amelyet politikai okokra hivatkozva még Lázár János állított le, így most a vasúttársaság ugyanazt a mozdonytípust bérli piaci áron, amelyet korábban kedvezményesen megvásárolhatott volna. Ez az epizód önmagában jelzi, mennyire

törékeny és politikai ciklusoknak kiszolgáltatott volt eddig a magyar járműfejlesztési politika: egy kormányváltás simán semmissé tehet egy több éves előkészítő munkát.

A lízingelt, 40-60 éves használt járművek üzembe állítása belátható időn belül javíthat a kapacitáshiányon, de nem old meg strukturális problémákat: sem a pályák állapotát, sem a menetrend-szerűséget nem javítja érdemben, ha a mögöttes infrastruktúra változatlan marad. A valódi kérdés az, hogy a ROSCO és a Nemzeti Közlekedésszervező létrehozása mögött álló 1,8 milliárd eurós uniós forrás ténylegesen új járművek beszerzéséhez vezet-e, vagy — mint a magyar uniós forráslehívások történetében nem egyszer előfordult — a végrehajtás elhúzódik, csúszik, esetleg részben más célra csoportosítják át.

„A kérdés nem az, hogy Vitézy Dávidnak van-e szándéka a vasút fejlesztésére. A kérdés az, hogy egy 2026 augusztusáig teljesítendő uniós határidő, egy 2033-as piacnyitási kényszer és egy évtizedes forráshiány mellett mennyi mozgástere marad valódi stratégiaalkotásra.”

Mennyit ér valójában az 1,8 milliárd euró?

Érdemes ezt az összeget arányaiban is szemügyre venni. Az 1,8 milliárd eurós vasúti gördülőállomány-keret látványos szám, de ha a lengyel vagy cseh gyakorlathoz mérjük, korántsem kiugró: Lengyelország csak a PKP Intercity két évtizedes uniós társfinanszírozású beruházási portfóliója 2,6 milliárd eurót tett ki, miközben az ország ezzel párhuzamosan egy 18 milliárd eurós nagysebességű hálózatot is épít, és a 2021–2027-es ciklusban önmagában 8 milliárd eurót fordít infrastruktúrára. A magyar 1,8 milliárd euró tehát inkább egy elmaradt évtized behozásának kezdő lépése, mintsem egy Lengyelországhoz vagy akár Csehországhoz mérhető nagyságrendű program. Ráadásul ez az összeg egyetlen, egyszeri uniós forrásciháson belül áll rendelkezésre, míg a cseh és lengyel modellben a lényeg éppen a több egymást követő ciklusban megismételt, folyamatos forrásfelhasználás — ezt a folyamatosságot Magyarországnak még bizonyítania kell.

Nem elhanyagolható kockázat az sem, hogy az RRF-forrásokhoz kötött, 2026 augusztus végi teljesítési határidő rendkívül feszes ütemezést kényszerít ki: a kormánynak a tényleges uniós kifizetés megérkezése előtt, még 2026 júniusában elő kellett teremtenie a 639,6 milliárd forintos összeget hitelfelvétel útján, ami önmagában is növeli a költségvetési hiányt — a Pénzügyminisztérium számítása szerint az RRF-hitelek együttesen mintegy 0,6 százalékponttal

emelik a GDP-arányos hiányt. Ez azt jelenti, hogy a vasútfejlesztés finanszírozása szorosan összefonódik egy tágabb, feszült költségvetési helyzettel, amelyben a kormánynak egyszerre kell megfelelnie az uniós jogállamisági és korrupcióellenes mérföldköveknek, és kordában tartania a hiányt.

A 2033-as piacnyitás árnyéka

A magyar vasúti közszolgáltatási rendszer 2023 decembere óta tíz évre szóló, közvetlenül odaítélt szerződések alapján működik a MÁV-Start, a GYSEV és a MÁV-HÉV esetében. Ezek a szerződések 2033-ban járnak le, és az uniós szabályozás szerint ezután a közszolgáltatások megrendelése egyre inkább versenyeztetés felé kell hogy mozduljon — vagyis a MÁV állami monopóliuma véget ér. Ez az egyik legfontosabb strukturális kényszer, amely alatt Vitézy Dávid dolgozik: az általa létrehozott ROSCO és Nemzeti Közlekedésszervező elméletileg éppen azt a célt szolgálná, hogy a leendő piaci szereplők — legyen szó akár nemzetközi, akár hazai magánüzemeltetőkről — egyenlő eséllyel férjenek hozzá az állami tulajdonú járműparkhoz, ahelyett hogy a MÁV megtartaná kizárólagos előnyét. Ez az elképzelés szakpolitikai szempontból értelmes, de rendkívül szűk időkeretben, jelentős intézményi átalakítással kell megvalósítani — mindössze hét év áll rendelkezésre.

Csehország: a folytonosság modellje

Ha van olyan szomszédos ország, amelynek vasútpolitikáját érdemes tanulmányoznia a magyar döntéshozóknak, az minden bizonnyal Csehország — és nem azért, mert Prága valamilyen csodaszert talált volna, hanem mert a cseh vasútfejlesztés története a folytonosság tankönyvi példája. A történet 1993-ban kezdődött, amikor a frissen önállósult Csehország nekilátott az úgynevezett tranzitfolyosók (tranzitní koridory) kiépítésének: a Děčín–Prága–Česká Třebová–Brno–Břeclav vonalon indult meg az első korridor korszerűsítése, amelyet fokozatosan három további korridor követett, összesen 1442 kilométeren, a kilencvenes évek elején rögzített páneurópai közlekedési folyosókhoz igazodva. Ezeket a vonalakat állami forrásból, 160 kilométer/órás sebességre modernizálták — ez gyakorlatilag zajvédő falak építését, vágányegyenesítéseket, állomás- és peronfelújításokat, valamint szintbeni átjárók kiváltását jelentette. Már maga ez a kilencvenes–kétezres évekbeli korridorprogram is 190 milliárd koronás (mai árfolyamon nagyjából 1500 milliárd forintos) tétel volt — vagyis nagyságrendileg annyi, mint amennyit a Fidesz-kormányzat 2010 és 2024 között a teljes magyar vasúti pályahálózatra fordított.

1994-ben új vasúti törvény teremtette meg a jogi kereteket a regionális vonalak leválasztására és — korlátozott mértékben — magánosítására, majd 2003-ban választották szét intézményileg is a

pályaműködtetést és a személyszállítást: megalakult a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC, 2020 óta egyszerűen Správa železnic), amely a pálya tulajdonosaként és fenntartójaként működik, míg a České dráhy (Cseh Államvasutak) részvénytársasági formában, önállóan gazdálkodó nemzeti fuvarozóként folytatta tovább a személyszállítást. 2007-ben az áruszállítást is önálló leányvállalatba, a ČD Cargóba szervezték ki. Ez a szétválasztás — amelyet Magyarországon a Nemzeti Közlekedésszervező és a ROSCO felállításával csak 2026-ban kezdenek megközelíteni — harminc éve biztosítja a cseh rendszer átláthatóságát és tervezhetőségét.

A finanszírozás intézményi háttere is korán stabilizálódott: az Állami Közlekedési Infrastruktúra Alap (SFDI) már a kétezres évek végén évi 70–90 milliárd koronás (mai árfolyamon 1100–1400 milliárd forintos) nagyságrendű forrást osztott szét út- és vasútfejlesztésre — 2007-ben például 45 milliárd korona hazai forrás mellett további 32 milliárd korona érkezett uniós alapokból, összesen 77 milliárd koronás éves keretet adva. Ez az összeg — évente, folyamatosan, három évtizeden át — messze meghaladja azt, amit Magyarország akár egyetlen nagy uniós forráslehívási hullámban is mozgósítani tud.

A CSEH JÁRMŰPIAC ELEVENÉSÉGE — FRISS SZERZŐDÉSEK

2024 márciusában a České dráhy 84,5 milliárd koronás (kb. 1350 milliárd forintos) keretszerződést írt ki akár 133 darab új, kétáram-rendszerű EMU400 elővárosi motorvonatra a prágai és közép-csehszági hálózatra; a tendert 2026 nyarán a hazai Škoda Group nyerte 36,4 milliárd koronás ajánlattal, megelőzve a Stadlert, a Siemenst és az Alstomot — ez volt a cseh vasúttörténet legnagyobb egyedi beszerzési tendere. Emellett 2019 és 2021 között külön keretszerződések születtek RegioPanter elővárosi motorvonatokra (összesen mintegy 15,4 milliárd korona értékben), 2024-ben pedig a Škoda Group és az ABB szállított első alkalommal akkumulátoros hajtású (BEMU) szerelvényeket a nem villamosított mellékvonalakra, 3,5 milliárd korona értékben. A magánpiac is aktív: a német tulajdonú ARRIVA fuvarozó 2025-ben hét milliárd koronáért rendelt 22 darab, 200 km/órás sebességre képes Škoda-motorvonatot a Prága–Plzeň–Cheb vonalra — jelezve, hogy a liberalizált cseh piacon a magánszerplők is versenyképes áron tudnak új járműveket beszerezni.

A cseh rendszer másik fontos, korábban Pesa (lengyel) gyártótól rendelt DMU120 dízel-motorvonatai (2021-ben 160 darabos, 14 milliárd koronás keretszerződés) jól mutatják, hogy a régió vasútipari piaca már ma is határokon átnyúlva működik: a csehek lengyel gyártótól, a lengyelek részben nyugat-európai konzorciumoktól, a magyarok pedig egyelőre osztrák és svéd lízingcégektől szereznek be

járműveket — a különbség csak az, hogy a cseh és lengyel beszerzések tulajdonlást és hosszú távú flottafejlesztést jelentenek, míg a magyar beszerzések egyelőre túlnyomórészt átmeneti bérletek.

A cseh modell másik fontos eleme az infrastruktúra-kezelő és a személyszállító társaságok szétválasztása, ami lehetővé tette, hogy magánvállalkozók — mint a RegioJet vagy a Leo Express — versenyezzenek az állami Českými drahami a nyereséges fővonalakon, miközben az állam a regionális közszolgáltatást finanszírozza. Ez a verseny, a magyar helyzettel szemben, nem fenyegetésként, hanem szolgáltatásjavító tényezőként jelenik meg a cseh rendszerben — mert az infrastruktúra és a rendszeres modernizáció megfelelő alapot biztosít hozzá. A cseh vasúti nagysebességű fejlesztés (a Prága–Brno–Ostrava vonalak tervezett VRT-hálózata) egyelőre lassabban halad — a Správa železnic 2022-es, 37 milliárd koronás beruházási kerete még a hagyományos korridorprojektek finanszírozására sem volt elegendő, és a nagysebességű előkészítésre 2023-ban mindössze 1,25 milliárd koronát fordítottak —, ez jelzi, hogy még a cseh rendszer is korlátokba ütközik, ha egyszerre kell a meglévő hálózatot karbantartani és egy teljesen új rendszert tervezni. A cseh „titok” tehát nem egyetlen nagy projektben rejlik, hanem abban, hogy a beruházási ütem — még ha hullámszerű is — kormányváltásoktól függetlenül, három évtizeden át fenntartható maradt, és az uniós forrásokat rendszeresen, ismétlődő pályázati körökben, tervezhető módon hívták le.

Lengyelország: a nagyszabású állami program és a CPK

Lengyelország esete még látványosabb, és talán még tanulságosabb is, mert Varsó nem csupán a meglévő hálózatot modernizálja, hanem egy vadonatúj nagysebességű vasúti rendszert épít ki a semmiből — méghozzá egy évtizedeken átívelő, jogszabályban rögzített, többéves program keretében. A lengyel vasútfejlesztés gerincét a Krajowy Program Kolejowy (Országos Vasúti Program, KPK) adja, amely 2015-ben váltotta fel a korábbi Többéves Vasútberuházási Programot, és amelyet a kormány 2023 augusztusában „KPK 2030” néven, a 2032-ig tartó időszakra frissített, igazítva a 2021–2027-es uniós pénzügyi ciklushoz. A program teljes értéke a legfrissebb, 2025-ös kormányzati adatok szerint 170 milliárd zloty (nagyjából 40 ezer milliárd forint) — ebből 2024 végéig már 77,2 milliárd zlotynyi munkát számláztak le, 60 milliárd zloty értékű projekt zárult le teljesen, és további 33,5 milliárd zloty értékű beruházás volt folyamatban. A PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) vezérigazgatója szerint ez évi átlagban mintegy 20 milliárd zlotys (kb. 1700 milliárd forintos), tehát évente megismétlődő beruházási ütemet jelent — ez önmagában majdnem háromszorosa annak az egyszeri, 639,6 milliárd forintos összegnek, amelyet a magyar kormány 2026-ban a teljes vasúti gördülőállomány-fejlesztésre mozgósított.

A KPK FOLYTONOSSÁGA — EGY 2015 ÓTA TARTÓ PROGRAM

Andrzej Adamczyk korábbi lengyel infrastrukturális miniszter a 2023-as programfrissítés bejelentésekor kifejezetten azt hangsúlyozta, hogy a vasútfejlesztés „ugyanolyan dinamikusan folytatódik, mint 2015 óta” — vagyis a program négy egymást követő kormányzati ciklust élt túl változatlan lendülettel, függetlenül attól, hogy közben Lengyelországban is éles politikai fordulatok történtek.

A konkrét projektek listája jól mutatja a program sokrétűségét. A PKP PLK egyszerre viszi végig a Podłęże–Tymbark/Mszana Dolna új vasútvonal építését, a Chabówka–Nowy Sącz vonal (104-es számú vasútvonal) modernizációját — amely révén Krakkóból Zakopanéba 90 percre csökkenhet a menetidő —, valamint tucatnyi további, egyenként több milliárd zlotys regionális korridorprojektet. Eközben a régiós közlekedési társaságok — mint a sziléziai Koleje Śląskie vagy a pomerániai tartományi vasút — a nemzeti helyreállítási tervből (KPO) kapott uniós forrásból rendelnek új motorvonatokat a hazai gyártóktól: a Koleje Śląskie és Szilézia tartomány önkormányzata 2025-ben egynegyed milliárd zlotyt kapott a KPO-ból tíz darab négyrészes Newag Impuls 2 motorvonat beszerzésére, míg Pomeránia tartomány 2025 novemberében 80 millió zlotys alapszerződést kötött a Newaggal két Impuls 2 szerelvényre, tíz további jármű opciós lehívásával, amivel a szerződés értéke akár 478 millió zlotyra is nőhet.

A PKP Intercity — a lengyel távolsági személyszállító — két évtized alatt összesen 5,3 milliárd zlotynyi (1,25 milliárd eurós) uniós támogatást kapott járműfejlesztésre, a teljes, uniós társfinanszírozású beruházási portfóliójának értéke elérte a 11 milliárd zlotyt (2,6 milliárd eurót). 2007 és 2020 között a társaság hatvan Pendolino, Flirt és Dart szerelvényt, negyvenöt személykocsit, negyven Griffin EU160 sorozatú és tíz Pesa Gama mozdonyt szerzett be. A legutóbbi, a lengyel uniós helyreállítási tervből (KPO) finanszírozott projekt 678 millió eurós összköltséggel 56 új NEWAG Griffin EU160 villamosmozdony és 248 felújított személykocsi beszerzését jelenti, a projekt uniós támogatási aránya 76 százalék — vagyis a lengyel állam a beruházás negyedét fedezi csak saját forrásból.

„Amíg Magyarországon egyetlen presztízsjelölt, a Budapest–Belgrád vasútvonal nyelte el a rendelkezésre álló figyelmet és forrás jelentős részét, Lengyelország egyszerre futtat tucatnyi, egymással párhuzamos korridor-modernizációs és flottafejlesztési programot — miközben egy teljesen új nagysebességű hálózat építésébe is belekezdett.”

Ez az új hálózat a Centralny Port Komunikacyjny (CPK) elnevezésű program, amely a Varsó melletti új nagy repülőtér köré szervezett nagysebességű vasúti rendszert épít ki — a projekt költsége több mint 18 milliárd euróra rúg, és Lengyelország mellett Csehországot is összekötné (a tervezett vonal áthaladna a cseh–lengyel határon). A

CPK-hoz kapcsolódó, kifejezetten nagysebességű járművekre kiírt beszerzési tender (KDP, Port Polska.KDP) értéke 2,37 milliárd euró, ami a régió egyik legnagyobb egyedi nagysebességűvasút-járműbeszerzési programjává teszi — összehasonlításképpen ez önmagában több mint az a teljes 1,8 milliárd eurós keret, amelyet Magyarország a teljes vasúti gördülőállomány megújítására szán. A CPK emellett résztvevője a Rail Baltica projektnek is, amely Lengyelországon, Litván, Lettországon és Észtországon át kötné össze Finnországot Németországgal — ennek a 870 kilométeres, több mint 23 milliárd eurós beruházásnak a lengyel szakasza már előrehaladott állapotban van, 2026-os befejezési céldátummal. A nagyvárosokat összekötő gerinchálózat mellett a lengyel állam a kisebb településeket érő „transzportkirekesztés” enyhítésére is külön, 3,1 milliárd eurós programot (Kolej+) működtet — ezzel szemben Magyarországon éppen a mellékvonal-hálózat volt az, amelyet az elmúlt években leginkább elhanyagoltak és részben bezártak.

A lengyel siker egyik magyarázata az, hogy Varsó egymást követő uniós költségvetési ciklusokban (2007–2013, 2014–2020, 2021–2027, valamint a helyreállítási alap) folyamatosan, megszakítás nélkül és nagy volumenben hívta le és használta fel a rendelkezésre álló forrásokat, jogszabályban rögzített, többéves programok (előbb a Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych, majd a KPK) keretében, ezáltal stabil, kiszámítható keresletet teremtve a hazai vasúti járműipar — elsősorban a Pesa és a Newag gyártók — számára. Ez a

hazai ipari kapacitás egyszerre gazdaságpolitikai és politikai tényező: munkahelyeket teremt, exportbevételt hoz (a Pesa és a Newag ma már nyugat-európai piacokra, például Portugáliára is pályázik), és belső politikai támogatottságot épít a vasútfejlesztés mögé, függetlenül attól, melyik párt van éppen kormányon — ahogy azt a program négy kormányzati cikluson átívelő folytonossága is bizonyítja.

Ausztria és Szlovákia: a tágabb keret

A magyar helyzet értékeléséhez érdemes az osztrák és szlovák példát is röviden szemügyre venni — már csak azért is, mert a Vitézminisztérium jelenlegi lízingmegoldásai közvetlenül ezekhez az országokhoz kötődnek. Az ELL, amelytől a MÁV a Vectron mozdonyokat bérl, osztrák lízingcég, és az általa kezelt flottát rendszeresen használja a Cseh Államvasút is — jelezve, hogy a régióban kialakult egy funkcionális, határokon átnyúló járműpiac, amelybe Magyarország eddig inkább bérlőként, mint tulajdonosként kapcsolódott be. Szlovákiában a Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) 2025-ben nyolc kulcsfontosságú modernizációs projektet fejezett be, ezek közül a legnagyobb a zsolnai vasúti csomópont felújítása volt, és a szlovák vasúttársaság regionális stratégiája 2030-ig valamennyi megyeszékhely kétvágányú, villamosított vasúti összekötését tűzte ki célul. Sem Ausztria, sem Szlovákia nem versenyez olyan léptékben,

mint Lengyelország, de mindkét ország rendszeres, folyamatos, és — ez a lényeg — politikai ciklusoktól független modernizációs ütemet tart fenn, ami éppen az, ami Magyarországról hiányzott az elmúlt évtizedben.

Mi a cseh–lengyel „titok”, és átvehető-e?

Összegezve: sem Csehország, sem Lengyelország esetében nem egyetlen csodaszerről van szó, hanem néhány, egymást erősítő tényező tartós együttállásáról. Először: mindkét ország évtizedeken átívelő, jogszabályban vagy kormányhatározatban rögzített, kormányváltásoktól nagyrészt független beruházási programokat működtet — a cseh korridorprogramot 1993 óta, a lengyel KPK-t (illetve elődjét) 2015 óta —, amelyekben az uniós forrás kiegészítő, nem helyettesítő elem. Másodszor: az infrastruktúra-kezelő szervezetek (Správa železnic, PKP PLK) intézményi stabilitása és szakmai folytonossága — Csehországban már 2003 óta különválasztva a pályaműködtetést és a személyszállítást — lehetővé teszi a többéves, előre tervezett korridorprogramok végigvitelét. Harmadszor: mindkét ország tudatosan épített hazai járműipari kapacitást (Škoda, Pesa, Newag), amely rendszeres, sokmilliárdos nagyságrendű megrendelésekkel politikai támogatottságot is teremt a folyamatos beruházás mellett — és amely mellesleg olyan piaci versenyt is életben tart, amelyben magánfuvarozók (ARRIVA, RegioJet, Leo Express) is ver-

senyképes áron tudnak új járműveket beszerezni. Negyedszer: egyik ország sem tett fel mindent egyetlen presztízsjelöltre — a fejlesztési forrásokat szétterítették regionális programok, csomóponti felújítások és flottamegújítás között, miközben egy-egy nagyszabású, generációs projektet (a cseh nagysebességű hálózat, a lengyel CPK) is elindítottak anélkül, hogy ez veszélyeztette volna a folyamatos alapkarbantartást.

Vitézy Dávid minisztériuma szavakban ezt az irányt követi: a ROSCO, a Nemzeti Közlekedésszervező és a mellékvonal-újrányítások mind ebbe a logikába illeszkednek. A kérdés az, hogy a magyar politikai rendszer — amelyben az elmúlt tizenöt évben a kormányváltás nélkül is rendszeresen újraírták a közlekedéspolitikai prioritásokat, és amelyben most is éles kormányváltás történt — képes lesz-e olyan intézményi stabilitást teremteni, amelyet a cseh és a lengyel példa mutat. A 2026 augusztusi RRF-határidő, valamint a 2027 végéig rendelkezésre álló kohéziós forrásfelhasználási határidő rendkívül szűk időkeretet szab, miközben a költségvetési hiány (RRF nélkül számolva a GDP 7,5 százaléka) korlátozza a nemzeti költségvetés mozgásterét is. Ha a Tisza-kormány a következő ciklusokban is fenn tudja tartani a jelenlegi lendületet — és ha egy esetleges jövőbeli kormányváltás nem írja felül ismét a teljes stratégiát, ahogy az Lázár János és Vitézy Dávid között történt —, akkor a cseh–lengyel modell részleges adaptálása reális forgatókönyv. Ha nem, a

lízingelt mozdonyok és az újranyitott mellékvonalak csak egy újabb, átmeneti fellendülési epizódként vonulnak be a magyar vasút történetébe.

V. FEJEZET

Összefoglalás és következtetések

A magyar vasút állapota nem egyetlen miniszter vagy egyetlen kormányzat számláját terheli — de az, hogy mit kezd a jelenlegi kormányzat ezzel az örökséggel, döntő módon meghatározza, milyen lesz a magyar vasút a következő évtizedben.

Három megállapítás foglalja össze a Füzet mondanivalóját. Az első: a magyar vasúthálózat mai, kritikus állapota — a hálózat felén érvényben lévő sebességkorlátozás, a 40–60 éves átlagéletkorú járműpark, a bezárt mellékvonalak — több mint fél évszázados, folyamatos alulfinanszírozás eredménye, amelyet sem a rendszerváltás, sem az uniós csatlakozás nem tudott megfordítani, és amelyet az elmúlt kormányzat utolsó éveiben egy kifejezett, dokumentált visszalépés tetézett. A Budapest–Belgrád vasútvonalhoz és a mohácsi Duna-hídhoz hasonló presztízisprojektek a rendelkezésre álló politikai figyelem és forrás jelentős részét lekötötték, miközben a hálózat gerincét adó mellékvonalak és a mindennapi ingázók által használt járműpark tovább öregedett.

A második megállapítás: Csehország és Lengyelország nem azért jár előrébb, mert gazdagabb vagy mert szerencsésebb geopolitikai helyzetben van, hanem mert évtizedeken át, kormányváltásoktól függetlenül, tervezhető módon és rendszeresen használta fel a

rendelkezésre álló uniós forrásokat — méghozzá nem egyetlen megaprojektre koncentrálva, hanem a hálózat egészét érintő, párhuzamos programok sokaságában. Lengyelország emellett egy teljesen új nagysebességű hálózat építésébe is belekezdett, miközben a meglévő rendszert is modernizálja; Csehország pedig az infrastruktúra-kezelő és az üzemeltetők szétválasztásával olyan versenyt teremtett, amely — stabil infrastrukturális alapokon — a szolgáltatás minőségét is javította.

NYITOTT KÉRDÉSEK, AMELYEKET A FÜZET AZ OLVASÓRA BÍZ

Sikerül-e a Tisza-kormánynak az 1,8 milliárd eurós uniós keretet ténylegesen új járművekre fordítania a 2026 augusztusi határidőig, vagy a végrehajtás elhúzódik? Képes lesz-e a ROSCO és a Nemzeti Közlekedésszervező valódi intézményi stabilitást teremteni a 2033-as piacnyitásig, vagy egy jövőbeli kormányváltás ismét felülírja az irányt, ahogy az Lázár János kinevezésekor történt? És vajon a jelenleg bérelt, használt külföldi járművek átmeneti megoldásként, vagy — forráshiány esetén — tartós állapotként rögzülnek a magyar vasúton?

A harmadik megállapítás inkább dilemma, mint tény: a Vitézy Dávid által eddig bejelentett intézkedések — a lízingelt mozdonyok, az újranyitott mellékvonalak, az átláthatósági lépések — önmagukban helyesek és szükségesek, de nem alkotnak még olyan hosszú távú, intézményesített stratégiát, amelyet a cseh vagy lengyel példa mutat.

A ROSCO és a Nemzeti Közlekedésszervező létrehozása jó irányba mutat, de a valódi próba az lesz, hogy ezek az intézmények túlélik-e a következő kormányváltást, és hogy a most beígért uniós források ténylegesen begyűríznek-e a magyar vasút mindennapjaiba — vagy csak egy újabb fejezetet írnak a magyar vasút másfél évszázados, ígéretekkel és elmaradásokkal tarkított történetébe.

A Háttérgyár-Füzet nem foglal állást abban, hogy Vitézy Dávid reformja sikeres lesz-e. Amit megállapíthatunk: a szándék és a retorika egyértelműen a cseh–lengyel típusú, folytonos, intézményesített fejlesztés irányába mutat, miközben a rendelkezésre álló idő — hét év a piacnyitásig, alig több mint egy hónap az RRF-mérföldkövek teljesítéséig — rendkívül szűk. Az olvasóra marad annak eldöntése, hogy ez elegendő-e egy fél évszázados lemaradás behozásának megkezdéséhez.

*A vasútfejlesztés csak akkor hoz tartós eredményt,
ha túlél egy-egy választási ciklust.*

Van azonban egy tanulság, amely a cseh és a lengyel példából minden politikai oldal számára levonható, függetlenül attól, hogyan ítéljük meg a Tisza-kormány első hónapjait: a vasútfejlesztés csak akkor hoz tartós eredményt, ha túlél egy-egy választási ciklust. Csehországban és Lengyelországban a kétezres évek eleje óta

többször is történt kormányváltás, gyakran éles politikai fordulattal — a vasúti korridor-modernizáció és a flottafejlesztés üteme mégis alapvetően folyamatos maradt, mert az intézményi keretek (a Správa železnic, a PKP PLK, a többéves nemzeti vasúti programok) erősebbnek bizonyultak az aktuális kormányzati preferenciáknál. Magyarországon ennek épp az ellenkezője történt: egyetlen miniszterváltás — Lázár János és Vitézy Dávid egymásutánja — is elegendő volt ahhoz, hogy egy már megkötött, kedvező mozdonyvásárlási szerződés semmivé váljon, és a vasúttársaság most piaci áron bérelje ugyanazt a járművet, amelyet korábban kedvezményesen megvehetett volna. Ha a Tisza-kormány valóban a cseh–lengyel utat akarja járni, az intézményi stabilitás megteremtése — nem a bejelentések száma, hanem azok túlélőképessége — lesz a valódi mérce.

Háttérgyár Elemzési Részleg · Közlekedéspolitikai elemzés · 2026. július 14. · HGY-2026/08
Az elemzés a nyilvánosan elérhető adatokon, sajtóanyagokon és dokumentumokon alapul.