

2012 decemberével megszűnt a RoLa forgalom Magyarországon, pedig a szolgáltatás csúcspontján évi 100 ezer kamiont raktak vonatra, hogy biztonságosan és környezetkímélő módon szeljék át az országot, tehermentesítve a közutakat és a határátkelőket.

Az Európai Unió bővítése nem tett jót az üzletnek, először Magyarország csatlakozása, majd Románia és Bulgária belépése csökkentette az igénybe vevők számát. De még az utolsó évben is évi 30 ezer kamiont szállítottak vonattal a Szeged melletti Kiskundorozsmáról az ausztriai Welsig.

De miért szűnt meg? És van még Európában olyan hely, ahol közlekednek RoLa vonatok?

A RoLa a legtöbb időt a határátlépéssel spórolta meg az igénybe vevőknek. A vámvizsgálat már a terminál területén megtörtént, így a határon már várakozás nélkül juthattak át. A keleti határátkelőknél gyakran előforduló napokig tartó araszolást lehetett ezzel jól kiváltani. Ám a határok eltűnésével az az előny lassacskán eltűnt, a RoLa egyre inkább időhátrányba került.

A végső csapást a szolgáltatásra végül maga a magyar állam adta meg: a vasúti pályahasználati díjak Magyarországon rendkívül magasak, miközben ezért Európa egyik legrosszabb infrastruktúráját nyújtja. Eközben a közúton közlekedő kamionok az általuk okozott kárhoz képest jelképes autópályadíjat fizettek, ha épp fizettek és nem az alsóbbrendű utakon csalóképp átkeltek az egész országon. Miközben a vasút próbálta beszélni a kamionosoktól a viteldíjat, addig a közúton haladók akár úgy is átjuthattak az országon, hogy egy forintot nem fizettek (még akár azt is megtehették, hogy Románia után legközelebb csak Ausztriában tankoltak, így még az üzemanyag adótartalma is más országokhoz jutott el).

A RoLa így állami árkiegészítésre szorult, hogy legalább veszteséges ne legyen. 2005-ben még évi 900 millió forint támogatást kapott, amit fokozatosan csökkentettek: első lépésben 550 millióra, majd 400 millióra, végül teljesen megszüntették. Eközben a MÁV-hoz a kamionszállítók után évi 1,3 milliárd forint bevétel folyt be.

A megszűnéssel ugrott az 1,3 milliárd forintos bevétel, közel 100 ember vesztette el az állását, miközben 30 ezer kamion került az utakra, folyamatosan rongálva azt (a nyomvályúkért és egyéb úthibákért elsősorban nem a könnyű személyautók, hanem a nehéz teherautók a felelősek).

Amennyiben a **közúti fuvarozásnak** csupán öt százalékát (belföldi viszonylatban évi 550 ezer, nemzetközi viszonylatban 85 ezer kamionnyi árut) sikerülne vasútra, illetve vízi szállításra terelni, az 78 milliárd forintnyi környezeti terheléstől mentesítené a hazai közutakat. Ennyivel kellene kevesebbet költeni az államnak közút-fenntartásra! Ez pedig a többszöröse a korábbi 400-900 milliós állami támogatásnak.

Előnyei

*A expedíós cég üzemanyagot, útdíjat, időt (pl. dugóknál) és a tehergépkocsiknál kilométereket is megtakarít;

*A sofőrök megállás nélkül is betarthatják a törvény által előírt pihenőidőt;

*A hétvégi kamionstop jó esetben elkerülhető;

*Környezetbarát **fuvarozás**.

Hátrányai

*A RoLa-vonatoknál a expedíós cégnek a vasúti menetrendhez és a vasútállomásokhoz kell igazodnia;

*Nem minden állomás van RoLa-vonat fogadására alkalmas terminállal ellátva;

*A vasút rugalmatlan és lassú;

*Rendkívül drága az alacsonypadlós RoLa-kocsi, kisméretű kerekeik miatt ezek ráadásul fokozottan érzékenyek a pályahibákra és jobban rongálják azt, mint egy hagyományos vasúti teherkocsi;

*A kamionok vontatórésze feleslegesen utazik, holt tömegként.

RoLa vonatok Európában

Magyarországról bár eltűntek, mivel nem nyújtottak gazdaságos, versenyképes szolgáltatást és az állam sem látott bennük fantáziát, más országokban azonban még közlekednek.

Elsősorban azokon a vonalakon, ahol a hegyek miatt nem sikerült még megfelelő autópályákat kiépíteni vagy az időjárás nem teszi lehetővé a biztonságos közúti forgalmat.

Minden bizonnyal a legjelentősebb és legforgalmasabb RoLa vonal az angliai Folkestone és a francia Calais között húzódó Csatorna-alagút, ezen át zajlik a brit sziget és a kontinens közötti közúti forgalom jelentős része. A táv itt mindössze csak 50 km, de mégis fontos, ugyanis nincs közúti alternatíva, legfeljebb csak a lassú kompozás. 2016-ban összesen 1.641.638 kamion, továbbá 2.610.242 személyautó utazott át vonattal az alagúton át.

Ausztriában az osztrák-olasz határon a Brenner hágón át, míg belföldön Wels-ből Linzen át Mariborba zajlik jelentős RoLa forgalom.

Érdemes még megemlíteni **Svájcot** is, ahol a keskeny nyomtávolságú RhB vasút szállít autókat a Verenia-alagúton át. Klosters és Sagliains között rendszeresen járnak az autószállító szerelvények, megspórolva nekik egy jelentős kerülőt vagy egy lassan járható hegyi átkelést.

A 19 km-es alagúton át óránként mindkét irányba közlekednek a személyszállító vonatok, az autószállító szerelvények pedig minden félórában indulnak az alagút mindkét kijáratától. A 812 millió svájci frankba kerülő alagút jelentősen lerövidítette a személy- és a tehervonatok útját is, ráadásul egy megbízhatóan, egész évben rendelkezésre álló kapcsolatot teremtett a hegység két oldala között. A Vereniatunnel az RhB leghosszabb alagútja, továbbá a világ leghosszabb 1000 mm-es nyomtávolságú alagútja is egyben. Az átkelés 17-19 percig tart.

De Svájcban egyéb útvonalakon is közlekednek kamionszállítók, elsősorban Németország és Észak-olaszország között. Svájc tranzitország, de hazánkkal ellentétben mégis tud hasznot húzni a tranzitból. Ennek oka, hogy nem léptek be az Európai Unióba, így a határátkelő közlekedők megsarcolásának lehetősége megmaradt nekik. És ezzel élnek is, szép hasznot húzva az átutazókból.

Amerikai Egyesült Államok

Az USA-ban a nagy távolságok miatt a vasutak jelentős részt vállalnak az ország teherforgalmából. Hihetetlen, de a teherforgalom nagyobb része utazik az országban vasúton, mint közúton. A **konténerszállítás** ott is jelentős, sok vonalon ráadásul dupla magas **konténerszállítók** is közlekednek.

Kamionok szállításáról nincs tudomásom, viszont félpótkocsit annál többet szállítanak, sőt néha maga félpótkocsi tölti be a tehervagon szerepét is! A különleges kialakítású, jóval masszívabb félpótkocsikat forgózsámolyokkal összekötik, melyek így alkotnak egy hatalmas tehervonatot. A szerelvény így inkább hasonlít egy Jacobs-forgóvázás motorvonatra, mint hagyományos tehervonatra.

Ilyen különleges kocsik közlekedtek korábban Kanadában, Brazíliában, Új-Zélandon továbbá Ausztráliában is.

A konténerszállítók

Bár elsőre úgy tűnik, hogy hatalmas veszteség, hogy megszűnt a RoLa, azonban ezzel egyidőben a **konténerszállítás** és a daruzható félpótkocsik szállítása bővült. Sőt egyre-újabb és újabb viszonylatokon indul meg a **kombinált szállítás**, de immár csak a rakomány utazik a vonaton, a kamionsofőr és a vontató már nem. Ez mindenképpen gazdaságosabb megoldás, mint a korábbi, a teljes kamiont **fuvarozó** RoLa.

A Kecskeméti Mercedes gyárba is naponta érkeznek az alkatrészekkel megrakott, cserefelépítményeket is szállító vonatok, de gyakran kapunk híreket Olaszországból, sőt Kínából indított járatokról is. Így úgy tűnik, a RoLa nem is igazán megszűnt, hanem átalakult egy modernebb **kombinált szállítási** móddá.

A cserefelépítményeket, **konténereket** ráadásul több helyen is lehet rakodni az országban és kevésbé igényel speciális teherkocsikat.

Elég csak Magyarország második vasúttársaságának, a GySEV-nek a fejlesztéseit nyomon követni: 2014-ben új **konténer**darut helyeztek üzembe Sopronban, 2015-ben pedig további 25 **konténerszállító** kocsit szereztek be a már meglévő 35 kocsi mellé. A GySEV Németországtól egészen Törökországig szállítja a **konténereket**, 60 db, egyenként két **konténert** is elbíró aradi ikerkocsijaival.

De egyre-másra tűnnek fel a magánvasutak is, közülük is kiemelkedő a Metrans, aki saját **konténer**terminál építésébe fogott a csepeli Duna-parton.

Jelenleg a Metransnak évi 170 ezer **konténer** forgalma van Magyarországon, ez várhatóan 2017 után 250 ezerre emelkedik és havi 250 vonatot tudnak majd kezelni, ha kész lesz a beruházás. A Metrans **konténer**vonatai Csepelről elsősorban Koperbe és Hamburgba járnak. Így elmondható, hogy a Metrans magánvasút 2017-től két és félszer több **konténert** szállít majd, mint a RoLa a legjobb évében és majdnem nyolcszor annyit mint a RoLa az utolsó évében (feltételezve, hogy egy **konténer**be annyi áru fér, mint egy kamionba)! Ráadásul mindezt messzebbre is juttatja el.

Magyarországon 2012 decemberében közlekedett utoljára RoLa vonat, így ha ilyen speciális vonatot szeretnénk látni, azt legközelebb Linzben tehetjük meg.