



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

**Járatritkítás helyett országos ütemes menetrend
A VEKE új vasúti menetrendet készített**

Vitézy Dávid
a Közlekedésfejlesztés munkacsoport vezetője

2009. június 26.



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

A VEKE és a vasúti menetrend

Az érintett témák

- Válságkezelés helyett a válság mélyítése történik a vasútnál
- Mi a baj a menetrenddel?
- Menetrendi célok meghatározása
- Dunántúli távolsági hálózat
- A busz-vonat munkamegosztás kérdése
- Eredmények: több vonat, jobb hatékonyság



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Miért hibás, ami történik válságkezelés címén?

- 40 milliárdos pénzelvonást jelentett be a pénzügyminiszter
- Az elvonások nem a pazarlás megszüntetését, az adminisztrációs vízfej csökkentését jelentik, hanem járatritkítást
- A járatritkítások nem járnak valódi megtakarítással, sőt, tovább rontják a vasút fenntarthatóságát
- Kevesebb vonat, kevesebb utas, kevesebb bevétel – a végén csak a MÁV-vezetők maradnak?



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Mi a baj a menetrenddel?

- Ütemes menetrend hiánya a Dunántúlon, keleti országrészben elrontott csatlakozások
- Megszüntetett vonatok, amikre volt igény
- Fejlődésképtelenség, megbízhatatlanság, pontatlanság, állandó késések
- Komplex csatlakozási rendszer hiánya
- Összességében ma egyik szegmensben (előváros, távolsági, Balaton) sem versenyképes a vasút



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Mit kell tenni?

- A pazarló vasúti menetrendet nullbázisú tervezéssel újra kell dolgozni
- Az utasok helyett a MÁV-on kell spórolni: hatékonyabb vasúti közlekedés kell
- Az európai példák egyértelműek: a leépülési spirálból csak több utassal és versenyképes szolgáltatással lehet kitörni
- Intézményrendszeri változások szükségesek, a Volán-MÁV ellenérdekeltség és a kirakatminisztérium helyett regionális alapú közlekedési szövetségek szükségesek



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Kitűzött menetrendi célok

- A jelenlegi „nyomokban ütemes menetrend” értékeinek megtartása, kiterjesztése
- Bázismenetrend 2009 decemberétől
- 2008 romboló intézkedéseinek semlegesítése
- Egységes országos menetrend megalkotása, a régióközpontok ütemes összeköttetése
- Busz – vonat munkamegosztás: a vonat a gerinc
- Versenyképesség javítása, mindegyik fő területen



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Főbb tervezési alapelvek

- Színvonalas elővárosi közlekedés
 - zónázás, attraktív járműpark, stabil kínálat, megbízhatóság
- Dunántúli távolsági háló
 - a keleti országrésznél nehezebb adottságok ellenére
- Busz-vonat menetrendi rendszerek integrációja
 - a két ágazat versenye helyett közös szolgáltatási kínálat
- Hatékony eszközfelhasználás
 - a féktelen pazarlás, a „kőkorszaki” technológiák és a rengeteg fantommenet kiküszöbölése
- Pályához a menetrendet helyett menetrendhez a pályát
 - az ütemes menetrend igényei szabják meg a pályafejlesztési igényeket és ne a pályaállapotok a menetrendet



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Színvonalas elővárosi közlekedés

- Az ésszerűtlen iskolaidőn kívüli korlátozások megszüntetése – ne ritkuljon csúcsidőn kívül sem a járatsűrűség
- 75-ös vonal (Balassagyarmat – Diósjenő – Vác) bevonása az elővárosi rendszerbe
- Sűrűbb, közvetlen eljutási lehetőség Oroszlányba, Dunaújvárosba, illetve a Budapest-Gyömrő-Sülysáp vasútvonalon





Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Új ütemes dunántúli távolsági hálózat





Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Dunántúli távolsági hálózat

- InterRegio vonatok hálózata, ütemesen két óránként, mindennap egész nap.
- Fix, és gyors csatlakozások a csomópontokon
- 4 Budapestről induló tengely
- 2 átlós/ harántoló útvonal





Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Ütemes interrégiós dunántúli tengelyek

1. Budapest – Győr – Celldömök – Zalaegerszeg/Szombathely
2. Budapest – Veszprém – Boba – Szombathely/Zalaegerszeg
3. Budapest – Nagykanizsa/Keszthely
4. Budapest – Dombóvár – Kaposvár
5. Pécs – Nagykanizsa – Zalaszentiván – Szombathely
6. Baja – Sárbogárd – Székesfehérvár - Komárom



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

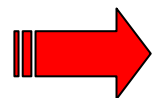
Busz-vonat együttműködés kikényszerítése

- Szeged személypályaudvar – Baja vasútállomás – Pécs főpályaudvar közötti autóbusz kétóránként: az országos vasúti háló kiegészítője
- További lehetőségek:
 - Kecskemét – Jászberény – Eger
 - Békéscsaba – Debrecen
- A valódi tarifaközösség és a kölcsönös menetjegy-értékesítés lehetőségeinek megteremtése



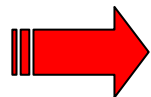
Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Busz-vonat együttműködés kikényszerítése



Néhány vonalszakaszon megszűnhet a kisforgalmú állomások személyvonati kiszolgálása a gyorsabb eljutás érdekében.

E szakaszokon a Volánoknak biztosítaniuk kell a vasúttal összehangolt, ütemes környéki buszközlekedést.



Cserébe a minisztérium vizsgálja felül néhány vonattal teljesen párhuzamos távolsági buszjárat szükségességét.



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Kelet-Magyarország

- Az idén törölt vonatokkal az ütemesség visszaállítása mind az InterCity, mind a gyors és személyvonati forgalomban
- Sűrített óránkénti, csúcsidőben egyes helyeken félóránkénti közlekedés a nagyvárosok (Debrecen, Miskolc, Szeged, Békéscsaba, Hódmezővásárhely) térségében a fő- és mellékvonalakon egyaránt
- Ütemes, kétóránkénti közlekedés újabb vonalakon is (pl. Aszód-Balassagyarmat, Kál-Kápolna-Kisújszállás, Eger-Szilvásvárad, Szolnok-Kecskemét)



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Hatékony eszközfelhasználás





Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Hatékony eszközfelhasználás

- A teljes körű ütemes menetrend kibocsátás-növekedése ellenére a mai járműállomány 14%-a, 440 db kocsi selejtezhető:
- 4 milliárd forint megtakarítás érhető el a régi, leharcolt állapotú kocsik selejtezésével 3 éven belül, és új járművek beszerzése spórolható meg
- 15-20 db V43 villamos mozdony válik feleslegessé, selejtezésük szintén milliárdos hozadékú
- Bezárható kocsiműhelyek
 - kb. 100 millió forinttal csökken a finanszírozási igény
 - Bp. Déli, Győr, Vésztő, Zalaegerszeg, Hatvan
- Célzott járműbeszerzéssel (villamos és dízel motorvonatok) további megtakarítások érhetőek el



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Hatékony eszközfelhasználás

- Távolsági szerelvények elővárosban:
 - a kocsik karakterisztikájának megfelelő feladatokra kell őket használni
- Korszerű motorvonatok (FLIRT, Talent, Desiro)
 - Tatabányai, esztergomi, székesfehérvári és dunaújvárosi vonalakon teljes körűen
 - Hatvani és Újszász-szolnoki vonalakon részlegesen
 - Nyáron Balaton északi ill. déli parton
- Főjavított ingaszerelvények
 - Hatvani, Cegléd-Szolnoki, Újszász-Szolnoki elővárosi vonalak és a Vác-szobi vonal zónázó vonatai
 - Vác-Aszód, Hatvan-Szolnok, Vámosgyörk-Gyöngyös és részben a Budapest-Kunszentmiklós-Tass vonalra



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Hatékony személyzetvezénylés

- Az utazószemélyzet a több vonat miatt optimálisabb vezénylési rend szerint teljesíthet szolgálatot
 - A túlórázás csökkenthető, amely költségmegtakarítással jár
- A kocsiműhelyek személyzetét megtartva, a megmaradó kocsiműhelyek túlóráköltségei is csökkenhetnek
- A központi MÁV csoport igazgatási költségeinek lefaragása
 - Indokolatlan 3-4000 fős apparátus, évi 20-30 milliárd forintos fenntartása
 - A stratégiai feladatokhoz 100-200 fő, a szolgáltató tevékenységekkel (pl. informatika, bérszámfejtés) együtt is legfeljebb 1000-1500 fős csapat indokolt



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Összegzés

- 2009 decemberében, a mai eszközparkkal és pályákon bevezethető, új, utasbarát és versenyképes vasúti menetrend
- Éves szinten kb. 8-10%-kal növekedő hasznos (=bevévelt termelő) vonatkilométer
- 440 darabbal kevesebb (-14%) személyszállító jármű
- Nem kell több személyzet a vonalakon
- Évi legalább 100 ezer km-rel kevesebb lezárt, utasok nélkül közlekedő vonat (azaz *szerelvénymenet*)
- Csak a MÁV csoporton belüli elszámoló tételek növekednek, tényleges többletköltség nincs, külső finanszírozási rövid távon nem változik, közép- és hosszútávon csökken.



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Összegzés

- Az új menetrend bevezethető a mai körülmények között is, de hatékonysága kisebb pályabeavatkozásokkal tovább fokozható.
- A vasút versenyképességéhez a jó menetrend csak az első lépés
- Gyökeres intézményrendszeri változások szükségesek, regionális szinten a Volán-társaságok összevonása és a vasúttal közös, szövetségi irányítása szükséges
- Tarifaközösségek létrehozása elengedhetetlen
- A vasút reformja nem a felszámolás, hanem az autóval is versenyképes országos tömegközlekedési szolgáltatás irányába kell, hogy mutasson



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

A VEKE megmutatta, hogy lehet megtakarítással fejleszteni a vasúthálózatot!

**Van valódi megoldás a MÁV problémájára
a vonatok esztelen ritkítása helyett:
nem az utasokon, hanem a MÁV-on kell
spórolni!**



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Vitézy Dávid

a Közlekedésfejlesztés munkacsoport vezetője

vitezy@veke.hu

Köszönöm a figyelmet!