



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

1072 Budapest, Klauzál tér 16., fszt. 3.
web: www.veke.hu e-mail: veke@veke.hu
Adószám: 18104202-1-42

Több pénzből kevesebb vonat: a 2009-es vasúti menetrend részletei

A kecske éhenhalt, a káposztát megették: így lehetne jellemezni a MÁV-START 2009. évi menetrendjét. Az év közben megfogalmazott - és feltehetően többször megváltozott célok az integrált ütemes menetrend dunántúli kiterjesztését, és ésszerűsítést céloztak. Az eredmény több, mint elkeserítő: az ésszerűsítés címén sikerült a Kelet-Magyarországon és a **budapesti elővárosban működő ütemes menetrendet járatritkításokkal szétverni**, míg **Nyugat-Magyarországon nem jött létre** az a csatlakozásokra épülő **ütemes menetrend**, mely valódi kínálatot teremtve kötné össze a régió városait. A sajtóban többször idézett **menetrendi ésszerűsítés pénzügyi eredménye több, mint kétséges**: valódi megtakarítást (személyzet, jármű) feltehetően nem értek el, Kelet-Magyarországon csupán a közlekedtetett vonatok mennyiségét mérő ún. vonatkilométer-mérőszám csökkent, ennek kapcsolata a vasút igazi költségeivel viszont nem lineáris. Jól mutatja ezt az, hogy várhatóan **sem élőmunka-, sem eszközmegtakarítás nem fog keletkezni** a MÁV csoportnál, ugyanannyi vasutasra, járműre, mozdonyra lesz szükség, csupán az utasok számára meghirdetett vonatból lesz kevesebb, mellyel várhatóan a bevételek is csökkennek az autót választó utasok miatt.

Kétségtelen, hogy az egész ország számára fontos az évről évre egyre több pénzt elnyelő vasút veszteségeinek kordában tartása. Erre azonban nem a megfelelő eszköz a közlekedtetett vonatok számának ész nélküli csökkentése, a vasúti üzem sajátosságai miatt ugyanis az összköltség nem arányos a vonatok számával: közel azonos költséggel lehet közlekedtetni a jelenleginél pár százalékkal több, vagy kevesebb vonatot is.

Az egyes vasútvonalakat érintő változásokat az alábbiakban foglaljuk össze:

Budapesti előváros

1. Budapest – Győr – Hegyeshalom

A vonal menetrendi koncepciója lényegében nem változott, ritkítások így is történtek. Nagyon zavaró Budapest és Győr között délelőt egy gyorsvonatpár kivétele, mely egy 4 órás menetrendi lyukat hozott létre.

Talán e vonalon a legszembeűnőbb a koncepciók, az igazi költségcsökkentő intézkedések, az egyes közlekedési ágak összehangolásának teljes hiánya: Budapest és Győr között továbbra is közlekednek majd a vasúttal teljesen párhuzamos, mást ki nem szolgáló expressz autóbuszjáratok.

2. Budapest – Esztergom

Az egyetlen budapesti elővárosi vonal, mely megúszta a ritkítást, az előző évekhez képest változás nem történt.

12. sz. Tatabánya – Oroszlány vonal

Napközben az órás követés kétórásra ritkult, a közvetlen budapesti járatok megszűntek. Ezt enyhítené a megfelelő tatabányai csatlakozás (a személyvonatok a budapesti gyorsvonatokhoz csatlakoznak),

azonban az 1-es vonalon egy csatlakoz gyorsvonatpár törlése azt eredményezi, hogy délelőtt 4 órán keresztül nem tud a vasút jó eljutást biztosítani.

30a. Budapest – Székesfehérvár

Az elővárosi forgalomban bevezették az ütemes menetrendet, ez azonban felemásra sikerült: a megfelelő csatlakozások hiányoznak. A székesfehérvári személyvonatok óránként közlekednek, Budapest-Kelenföld és Érd felső között zónázóként, elveszik ezzel a közvetlen eljutás Camponától a székesfehérvári vonal állomásaira. További negatívum, hogy a reggeli csúcsidőszakban nincsenek gyorsított vonatok Székesfehérvárról Budapestre, ezáltal jelentős a kapacitáscsökkenés az ingázók számára. A ritkításoknak köszönhetően az eredetileg tervezett fél órás követés helyett napközben csupán óránként közlekednek a martonvásári betétjáratok.

40a Budapest – Pusztaszabolcs

Ez a vonal is az ütemes vonalak közé tartozik majd, a belső gyűrűben félórás közlekedés a ritkítás áldozatául esett, csupán órás követése áll majd az utasok rendelkezésére. Pozitívum a közvetlen Budapest-Dunaújváros vonatok közlekedése. A 30a vonal ritkításával együtt a vasút használhatatlan lesz Dél-Buda elérésére (az eredeti tervekben 15 percenként lett volna vonat Budafokról a Déli pályaudvar felé).

70. Budapest - Vác – Szob

Ritkítás áldozatául esett iskolaszünetben 5 pár Budapest-Vác személyvonat, órára növelve a félórás követési időt

71. Budapest - Vácrátót – Vác

Tanítási szünetekben nem közlekednek a gyorsított vonatok. E csúcsidei járatok törlésének köszönhetően a csúcsidei félórás követés órára ritkul.

80a Budapest – Hatvan

A tanszüneti ritkítás áldozatául estek a napközbeni Budapest-Gödöllő vonatok, órára ritkítva a félórás követést.

100a Budapest – Cegléd – Szolnok

Tanítási szünetekben Budapest – Monor viszonylatban munkanapi vonatok közül 3 pár nem közlekedik, továbbá kettő Budapest-Nyugati és Szolnok viszonylatú személyvonat csak Monorig közlekedik. A monori járatok törlése miatt a félórás követés bizonyos időszakokban órára ritkul.

120a Budapest – Újszász – Szolnok

Napközben és koraeste a félórás követés Budapest és Mende között órára ritkul.

142. Budapest – Lajosmizse

Pozitív változás a lajosmizsei személyvonatok Nyugati pályaudvarig való közlekedése

150. Budapest – Kunszentmiklós-Tass

Napközben egy gyorsvonatpár megszűnt, reggel majdnem kétórás személyvonati lyuk Budapest és Kunszentmiklós-Tass között.

Belföldi távolsági és regionális forgalom

1. Budapest – Győr – Hegyeshalom

A délelőtti órákban egy gyorsvonatot töröltek, ezért 4 órán keresztül nincs Győr felől Budapest irányába gyorsvonati kapcsolat. E gyorsvonatokhoz csatlakoznak a Tatabánya-Oroszlány vonal személyvonatai, így a ritkítás érinti az elővárosi forgalmat is.

A Budapest-Szombathely IC-k továbbra is ütemtelenül közlekednek.

Talán e vonalon a legszembetűnőbb az igazi költségcsökkentő intézkedések és az egyes közlekedési ágak összehangolásának teljes hiánya: Budapest és Győr között továbbra is közlekednek majd a vasúttal teljesen párhuzamos, mást ki nem szolgáló expressz autóbuszjáratok.

17. Szombathely – Nagykanizsa

A vonal menetrendjét nem lehet ütemesnek nevezni, mindössze három Pécs-Szombathely gyorsvonat maradt meg az eredeti tervekről, a követés 4-8 óra.

(Az ütemesen, kétóránként közlekedő Pécs-Szombathely-(Sopron) gyorsvonatok lettek volna a dunántúli ITF egyik alapelemei, fontos kapcsolatot teremtve nagykanizsai, zalaszentiváni és szombathelyi átszállásokkal a Dunántúl városi között. A járatritkításoknak köszönhetően e csatlakozásokból semmi nem lett.)

18. Szombathely – Kőszeg

Javulás az óránkénti ütemes eljutás Szombathely és Kőszeg között.

29. (Budapest) – Székesfehérvár – Tapolca

A nyári hónapok kivételével megszűnik a közvetlen budapesti kapcsolat a vonal számos, gyorsvonatokkal nem érintett állomásáról. Mivel a Balatoni forgalom az őszi és tavaszi hétvégéken is erős, komoly utasvesztésre lehet számítani.

30. Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa

Folytatódik a vonal állapotának romlása, a Budapest-Nagykanizsa menetidők elfogadhatatlanul hosszúak. A nyári hónapok kivételével megszűnik a közvetlen budapesti kapcsolat a vonal számos állomásáról. Mivel a Balatoni forgalom az őszi és tavaszi hétvégéken is erős, komoly utasvesztésre lehet számítani. A közvetlen budapesti vonatok száma drasztikusan csökken.

45. Székesfehérvár-Sárbogárd, 46. Sárbogárd – Bátaszék

A ritkítás legnagyobb áldozatai. Ez a vonal lett volna a dunántúli ütemes menetrend másik fontos eleme a Baja-Szekszárd-Székesfehérvár-Komárom közvetlen vonatok közlekedésével. Fejlődés helyett visszafejlődés, a 46-os vonalon megszűntek a közvetlen budapesti és székesfehérvári vonatok is. A vonal csatlakozásai Budapest felé gyakorlatilag megszűntek: Budapest csak hosszú várakozással, két átszállással érhető el.

50. Dombóvár – Bátaszék

Pozitív változás a két órás ütemes közlekedés

60. Gyékényes – Pécs

Pozitívum a 3 Pécs-Szombathely gyorsvonat, a menetrendben azonban hatalmas lyukak, vonatmentes időszakok vannak, Barcstól Gyékényes felé hosszú vonatmentes időszak

80. Budapest – Miskolc – Sátoraljaújhely

Egy Budapest-Eger vonatpár rövidülése Hatvan-Eger közé, ez a járat adott volna csatlakozást Hatvanban Salgótarján és Jászberény felé, így ez a ritkítás több budapesti kapcsolatban jelent 4 órás lyukat (vagy bumlizást személyvonattal).

Hasonló ritkítás történt Sátoraljaújhely-Szerencs között.

Szombaton és vasárnap ritkulnak az IC járatok, nagy kérdés, hogy nem vezet-e ez pótjegyhiányhoz. Ne feledjük, a két éve bevezetett ütemes menetrend egyik nagy eredménye volt, hogy megszűnt az IC pótjegy hiány, nem kellett hetekkel előre pótjegyet venni a miskolci, debreceni IC vonatokra.

81. Hatvan – Somoskőújfalu

Megszűnik a Somoskőújfalu - Bp. Keleti közötti gyorsvonatpár, így a Budapest hatvani átszállással érhető el. Délelőtt (az Eger-Budapest vonatpár törlése miatt) csak személyvonatra lehet átszállni, ami az utazási időt tovább növeli.

82. Hatvan-Szolnok

Megszűnik egy pár személyvonat, más vonatok hatvani csatlakozása rosszabb lesz.

89. Miskolc – Nyékládháza – Tiszaújváros - Tiszapalkonya-Erőmű

A miskolci közvetlen vonatok nagy része megszűnik, a megyeszékhely csak nyékládházi átszállással érhető el. A célállomástól 13 kilométerre átszállásra kényszeríteni az utasokat szinte biztos utasvesztést okoz majd.

100. Budapest – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony

A Budapest-Nyugati pályaudvar - Nyíregyháza között közlekedő InterCity vonatok szombat déltől vasárnap délig ritkítva közlekednek, az órás követés kétórásra ritkul. Kérdés nem vezet-e ez pótjegyhiányhoz.

Az IC vonatok 45 perces menetideje a 77 kilométeres Szolnok-Püspökladány szakaszon tarthatatlanul rövid, ez a kör IC járatoknál komoly problémát, késéseket okozhat. Hétfvégén megszűnnek a személyvonatok Szolnok-Debrecen között, csak a 2 óránkénti gyorsvonatokkal lehet közlekedni, az órás követés kétórásra ritkul.

120. Budapest - Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza

Nagy probléma a vonalon közlekedő IC vonatok kapacitása: délelőtt csak IC-vel lehet Békéscsabára eljutni, a vonatokon azonban kevés lesz az eladható pótjegyek száma. Nagy esély van arra, hogy visszatérnek a régi idők, és utasok maradnak le pótjegy hiány miatt az IC vonatokról.

140. Cegléd – Szeged

Délben 1 pár IC vonat csak pénteken és hétfőn közlekedik. Az utolsó Szegedről Budapestre tartó gyorsvonat csak vasárnap közlekedik, elveszik ezzel a kínálati menetrend egyik fontos eleme: a késő éjszakáig biztosított eljutás.

150. Budapest – Kunszentmiklós-Tass – Kelebia

Távolsági forgalomban megszűnik 2 óránkénti ütemes menetrend, a késő esti vonat nem közlekedik, így Kőbánya-Kispestről 18.06-kor indul a napi utolsó vonat Kiskunhalasra. Pozitív változás csupán a csatlakozó Kiskunhalas-Baja és Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza vonalakon lesz a jobb csatlakozással és ütemes menetrenddel, azonban e vonalakon is törlésre kerültek a késő esti vonatok, Kiskunhalasról Bajára fél kilenc, Kiskunfélegyháza felé fél nyolc után nincs eljutás.

Összeállította:

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
Közlekedésfejlesztés munkacsoport

Budapest, 2008. december 1.