

Címzett:

KTI Északnyugat-magyarországi Közlekedésszervező Iroda  
MÁV-START Zrt Vezérigazgatóság

**A Bakonyvasút Szövetség javaslata a 2020-21. menetrendi évre  
a Győr-Veszprém vasútvonal közlekedési integrációja, szolgáltatás fejlesztése érdekében**

A Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség a 2020. május 16-tól életbe léptetett új autóbusszmenetrendek kapcsán, melyek a korábbinál sűrűbb, ütemes autóbussz közlekedés kialakítását eredményezték

- a győri elővárosban elsődlegesen Győr-Győrasszonyfa és Győr-Bakonypéterd-Bakonyszentlászló/Veszprémvarsány-Sikátor viszonylatokban,
- Zirc térségében, illetve
- Győr-Veszprém-(Balatonfüred) távolsági forgalomban

kezdeményezi a Győr-Veszprém közötti 11-es sz. vasútvonalon új, ütemes, integrált menetrend bevezetését és a szolgáltatás fejlesztését a 2020-21. évi menetrendi időszakról kezdődően.

Jelen javaslatunk előzményeként az autóbusszmenetrend nyilvánosságra kerülését követően 2020.04.27-én kelt közleményünk mellékleteként már bemutattunk egy ütemes menetrend tervezetet, mely csak a két megyeszékhely közötti vonatokat, és azok lehetséges veszprémi autóbusszcsatlakozásait tartalmazta a Volánbusz Zrt naponta Győr-Veszprém-Balatonfüred viszonylatban kétóránként közlekedő autóbusszjáratai ütemétől eltérő órában történő indulással igazítva.

A most bemutatásra kerülő menetrendi javaslat előterjesztésére a KTI Északnyugat-magyarországi Közlekedésszervező Iroda által kezdeményezett önkormányzati menetrendi egyeztetés keretében, továbbá a MÁV Start Zrt vezérigazgatójának a nyílt levelünkre adott írásbeli válasza alapján kerül sor.

A menetrendi egyeztetési eljárásban a Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség részvételére a Szövetség alapszabályába foglalt közfeladat átvállalás alapján kerül sor, mely Alapszabályt a Szövetségben rendes tagsággal rendelkező önkormányzatok kivétel nélkül jóváhagyták. Ez a felhatalmazás ugyanakkor nem korlátozza tag önkormányzatainkat abban, hogy az egyeztetési eljárásban önálló véleményt fogalmazzanak meg, ha erre szándékuk van.

A menetrendi javaslatához a következő általános megjegyzéseket, magyarázatokat fűzzük:

1. A menetrendi javaslat a két megyeszékhely viszonylatában az autóbuszos kiszolgálástól eltérő órában induló alapmentrendet tartalmaz, így Győr-Veszprém viszonylatban a két szolgáltatási ág az egyes órákban váltja egymást. Megjegyezzük, hogy a végpontokon eltérő időpontban indokolt érkezés (csatlakozások biztosítása) miatt ez a valóságban 80/40 perces ütemet jelent Győr felől és 65/55 perceset Veszprém felől.
2. A Győr-Veszprém-(Balatonfüred) autóbuszjáratok 2 órás ütemes menetrendjét a 2020. május 16-tól érvényes Volánbusz menetrendben a hét bizonyos napjain, és napszakokban további buszjáratok 60 percesre sűrítik a két megyeszékhely között. Álláspontunk szerint ezeket a többlet járatokat a vasúti menetrend kibővítésével egyidőben meg lehetne szüntetni.
3. A Győr-Veszprém között közlekedő vonatok napközben Veszprémvarsány állomáson és Bakonygyirót megállóhelyen nem állnának meg. Erre a korlátozásra azért van szükség, mert az ütemes menetrend biztosításához szükséges vonatkereszték Eplény és Tarjánpuszta állomásokon a jelenlegi pályaállapotok mellett más módon nem érhető el.
4. A 2. pontban írott 59 perces állomástávolsághoz a jelenlegi menetrendhez képest 3 perc megtakarításra van szükség. A korábbi közleményben ezért Győrasszonyfa megállóhelyen is áthaladó vonatokat jelöltünk. Ugyanakkor saját véleményünk a MÁV-Start álláspontjával azonos, a győri elővárosi forgalomban Győrasszonyfa megállóhely teljeskörű kiszolgálását fenn kell tartani. Az ehhez szükséges 1 perces menetidő csökkenés érdekében javasoljuk, hogy a MÁV Zrt az ehhez szükséges pályakarbantartási munkákat (pl. lassújelek megszüntetése révén) 2020. decemberéig végezze el. Erre vonatkozó kérésünket a MÁV Zrt Szombathelyi Területi Szervezetének megküldjük.
5. Megjegyezzük, hogy a vasútvonal Győrszabadhegy-Veszprémvarsány közötti szakaszára 2010. óta javasoljuk, hogy a MÁV Zrt a jelenlegi 60 km/h pályasebességet az ehhez szükséges műszaki beavatkozások elvégzését követően 80km/h sebességre emelje fel. Ha ez a pályasebesség növelés valamikor a jövőben megvalósul, az Eplény-Tarjánpuszta 60 percen belüli állomástávolság a jelenlegi összes megállás biztosítása mellett is lehetővé válik. Ugyanez a feltétele annak, hogy a veszprémi vonatok győri indulása néhány perccel későbbre legyen helyezhető, így a Győrben a Szombathely és Sopron felőli IC csatlakozások biztosíthatók legyenek.
6. A győri elővárosi forgalomban a megyeszékhelyek közötti 120 perces ütemes menetrendet különösen a munkanapokon reggeli és délutáni órákban többlet betétjáratokkal javasoljuk sűríteni Győr-Bakonyszentlászló, és egy esetben szerelvényforduló biztosítása okán Győr-Tarjánpuszta viszonylatban. A bővítési javaslat

a győri elővárosban a Győr-Pannonhalma-Tarjánpuszta-Győrasszonyfa autóbuszjáratokkal azonos menetrendi sűrűséget nyújt, így a jelenlegihez képest egy versenyképes kínálati menetrendet biztosít az elővárosi utasok számára. A veszprémi csatlakozások által meghatározott győri indulási időpontok, a Győr-Celldömölk vasútvonal menetrendje által meghatározott Győr-Győrszabadhegy közötti vágányfoglaltság miatt a betétjáratok győri indulása és érkezése a városközi vonatoktól eltérő időpontra esik.

7. Szövetségünk a vonatok szerelvényének kiállítását motorvonatokkal javasolja, hogy a vonatkm teljesítmény növekedése ne eredményezze az üzemeltetési költségek lineáris növekedését. A motorvonati kiszolgálás mellett szól az is, hogy a vasútvonal déli szakaszán megjelenő teljesítmény bővülés révén kisebb férőhelykapacitású járművek is képesek lehetnek a turisztikai forgalom lökésszerű igényének kiszolgálására. Mozdonyos vontatás – véleményünk szerint – csak előre bejelentett nagy létszámú csoportok, iskolai kirándulások esetén lenne indokolt. Ismeretünk szerint a MÁV Zrt is támogatná a motorvonati üzemvitel kizárólagossá tételét, mert a régi mozdonyos szerelvények nagy mértékben rongálják a gyenge felépítményt különösen a vasútvonal déli szakaszán. Más megoldás hiányában a rendelkezésre álló Bzmt+Bzx vonatösszeállítás is elfogadható átmenetileg, de véleményünk szerint addig, amíg új járművek beszerzése nem valósul meg, a GySEV-től bérelt Jenbacher csuklós motorvonatok mellett ugyanilyen típusú szóló járművek bérlése lenne a legjobb.
8. A két megyeszékhely között javasolt vonatokhoz a hajnali és késő esti járatok kivételével, melyekhez csak veszprémi helyi járat csatlakozás tartozik, Veszprém vasútállomás-Veszprém autóbuszállomás-Szentkirályszabadja-Balatonalmádi autóbuszállomás és vissza útvonalú autóbusz csatlakozásokat javasolunk. A közvetlen autóbuszjáratok a balatonfüredi útirányt egész évben kiszolgálják, de Balatonalmádiba Győr felől közvetlen közösségi közlekedési kapcsolat gyakorlatilag nincs. Ezt az utazási igényt leginkább vasút+busz átszállással célszerű a jövőben mindaddig kiszolgálni, ameddig Győrből nem lesz újra közvetlen vasúti kapcsolat a Balaton északi partjára. A javasolt csatlakozó autóbuszjáratok menetrendjét úgy célszerű kialakítani, hogy azok a Várpalota, illetve Devecser, Ajka felől érkező IC vonatokkal is elérhetőek legyenek, azaz 3 vasúti útirányt szolgáljanak ki egyidejűleg. A vonatok buszok közötti átszállást a két szolgáltatónak kellene egymás közötti egyeztetéssel garantálnia. Amíg viszonylati jegykiadás nem lesz hazánkban, addig javasoljuk, hogy a buszról átszálló utasok az elektronikus jegyértékesítési csatornákat használják.

Részletes indoklások egyes vonatokhoz:

A jelenlegi 39510-es vonat szétbontásra kerülne a győri elővárosi forgalom sűrítése miatt. A déli szakaszon egy Zirc-Veszprém kis befogadóképességű, Bz motorkocsival kiszolgált vonat váltaná fel a budapest irányú átszállások biztosítása érdekében. A motorkocsi az első győri vonat végén menne ki Zircre 5:27-es indulással. A 39519-es vonat a jelenlegi 5:02-es indulásnál 25 perccel később, 5:27-kor indulna. A későbbi indulás 14 perccel későbbi győri érkezést jelent, ami a középfokú, és felsőfokú oktatási intézményekbe történő eljutás szempontjából a jelenlegi

menetrendi fekvésnél kedvezőbb időpont. A reggeli elővárosi forgalom kiszolgálását egy új vonat segíti 8:06-os Győri érkezéssel.

A győri elővárosban tervezett betétjáratok az I. és II. műszakok kiszolgálásához megfelelő menetrendi fekvésbe kerülnek. Érkezések Győrbe 5:06, X13:11, indulások Győrből 15:06, 22:46. Az éjszakai műszakok kiszolgálása megfelelő időben érkező és induló vonatokkal jelenleg sem biztosított. Itt az érkezés (21:32) és indulás (6:20) a vasútállomások közelében működő munkahelyekhez megfelelő. Ha az AUDI kiszolgálása a jövőben reálisan szóba kerül, azt egy új vonattal lehet majd ellátni. A jelenlegi utasforgalom ennek elindítását nem indokolja.

A javaslatból kikerültek a jelenlegi turisztikai vonatok. Ezek az ütemes menetrendi struktúrába nem illeszthetők be, és a déli szakaszra javasolt többlet vonatok amúgy is elegendő kínálatot szolgáltatnak, így közlekedtetésük felesleges. A tavasztól őszi jellemző erős turisztikai forgalom ellátására egyes kiemelt időpontokban, különösen hétfőként a rendelkezésre álló 2 db csuklós Jenbacher motorvonat közlekedtetését javasoljuk.

A munkanapokon 13:35-kor Győrből induló vonat azért Tarjánpuszta végponttal került a javaslatba, hogy a szerelvény a 15:06-os járáshoz újra rendelkezésre álljon és visszaútban az ütembe illeszthető legyen.

Tájékoztatjuk Önöket, hogy a Bakonyvasút Szövetség a következő hetekben a szervezetünkben tagsággal nem rendelkező önkormányzatokkal is felveszi a kapcsolatot, a velük folytatott egyeztetéseket követően a most előterjesztett menetrendi ajánláshoz kapcsolódóan további, az autóbuszos és a vasúti közlekedés integrációjára vonatkozó javaslatokat juttatunk el Önökhöz.

Reméljük, hogy a most megkezdett egyeztetési folyamat révén rövid időn belül sikerül a térségben egy a jelenleginél színvonalasabb, az egyéni közlekedéssel is versenyképes vasúti személyszállítási szolgáltatást megteremteni!

Várjuk szíves észrevételeiket, és az egyeztetési folyamat folytatását!

Budapest, 2020. május 21.

Tisztelettel:

Bödecs Barnabás elnök sk.

Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség