



## Az elővárosi vasútvonalak fejlesztési lehetőségei Győr vonzáskörzetében

### **Készítették:**

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület győri tagszervezete

Magyar Közlekedési Klub

Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség

## Bevezetés

Győrbe nap, mint nap 30 ezer ember jár dolgozni, tanulni, ügyeit intézni a város 40 km-es vonzaskörzetéből. Ez igen jelentős forgalom, melynek igényeit az közúti közlekedés egyre nehezebben tudja kielégíteni. A bevezető utak kapacitása, a lakott területeken vezető szakaszok nagy száma, és a győri utak szűk áteresztőképessége erős korlátokat szab, melyek bővítése csak igen nehezen lehetséges. Ugyanakkor a térség igen kiterjedt vasúthálózattal rendelkezik, melynek lehetőségeit még messze nem aknázták ki. Bár a vonalak Győrön belül igen kedvező nyomvonalon haladnak, a hiányzó megállók, vágánykapcsolatok miatt a rendszer mégis nehezen használható. Ráadásul a város vonzaskörzetének több pontján megindult a vasúthálózat felszámolása, holott az infrastruktúra nagyrészt jó állapotú, és Győr felé vasúton lehetne leggyorsabban eljutni.

Ezért civil szervezetek kidolgoztak egy elővárosi, agglomerációs (kötőpályás) közlekedési stratégiát, melyben megfogalmaztuk azokat lépéseket, eszközöket melyek lehetővé tennék egy ilyen rendszer sikeres kialakítását Győrben és környékén. Ezzel lehetővé válna, hogy a közösségi közlekedés megfelelő színvonalú alternatívát nyújtson az egyéni közlekedéssel szemben.

A legfontosabb fejlesztési javaslatok:

- **Közlekedési szövetség létrehozása Győr környékén.**  
A mai zavaros megrendelői viszonyok helyett világosan tisztázni kell a közlekedés szereplőinek feladatát, felelősségét. A menetrendet és a tarifarendszert a környék kistérségei, önkormányzatai által alkotott szövetségnek kell meghatározni, az üzemeltetőknek ezzel a szövetséggel kell megkötni a közszolgáltatási szerződést.
- **Egységes elővárosi vasúti hálózat létrehozása a fővonalakon.**  
Valamennyi, Győrbe tartó fővonalon be kell vezetni az ütemes menetrendet, s az elővárosi funkciót ellátó vonatokat gyorsítani és sűríteni kell. Az infrastrukturális fejlesztéseket (pályafelújítás, kétvágányúsítás) elsősorban ott kell elvégezni, ahol a sűrítés igénye ezt megköveteli.
- **Mellékvonalak bevonása az elővárosi rendszerbe.**  
A várostól délre eső területen fekvő vasútvonalakon olyan közlekedési rendszert kell kialakítani, amely valamennyi irányból lehetővé teszi a megyeszékhely gyors, átszállásmentes megközelítését. A vonatoknak Győr-Veszprémvarsány-Pápa-Csorna útvonalon kell közlekedni, és közvetlen veszprémi, illetve kisbéri motorkocsikat kell továbbítani.
- **A vasútvonalak helyzetbe hozása Győrön belül.**  
Új megállók létesítésével, és a jelenlegiek felújításával növelni kell a vasúttal jól megközelíthető területek számát. Meg kell teremteni az egyes állomások közötti, hiányzó vágánykapcsolatokat.
- **A kistérségi közlekedés jelentős átalakítása.**  
A sok helyen zavarosan megszervezett, rossz buszhálózat és a vegetáló vasút kettősét egy jól működő, egymást kiegészítő elemekből álló közlekedési rendszernek kell felváltani. Fel kell számolni a Kisalföld számos területén elterjedt „karácsonyfabuszok” rendszerét, helyettük gyors, világos vonalvezetésű és ütemesen közlekedő busz- és vonatjáratokra van szükség.
- **A falugondnoki buszok és a kerékpár bevonása a közösségi közlekedés rendszerébe.**

## **Közlekedési szövetség létrehozása Győr környékén**

Magyarországon a közlekedésnél hiányzik egy erős megrendelői szervezet, mely kontrollt gyakorol a szolgáltatók felett, és a társadalom igényeinek megfelelő szolgáltatási színvonalat kér rajtuk számon. A Közlekedési Minisztérium egyik feladatát sem tudja ellátni, hiszen a szolgáltatók pazarló működéséről szándékosan nem vesz tudomást, az általa képviselt társadalommal pedig nem hajlandó kommunikálni.

A mai káosz helyett regionális közlekedési szövetségeket kellene létrehozni. A közlekedési szövetség egy olyan együttműködést jelent, mely esetében a közlekedési vállalatok saját tevékenységeikre vonatkozó jogosítványukat egy különálló társaság, a szövetség részére engedik át. Ezt a szövetséget az adott régió kistérségeinek, önkormányzatainak kell felügyelni, nekik kell gyakorolni a megrendelői jogokat. Egy rosszul működő, emberektől távolságot tartó országos szervezet helyett tehát a helyi vezetőknek, helyi döntéshozó testületeknek, tehát végső soron a helyi embereknek kell az őket érintő közlekedési hálózat sorsáról dönteni.

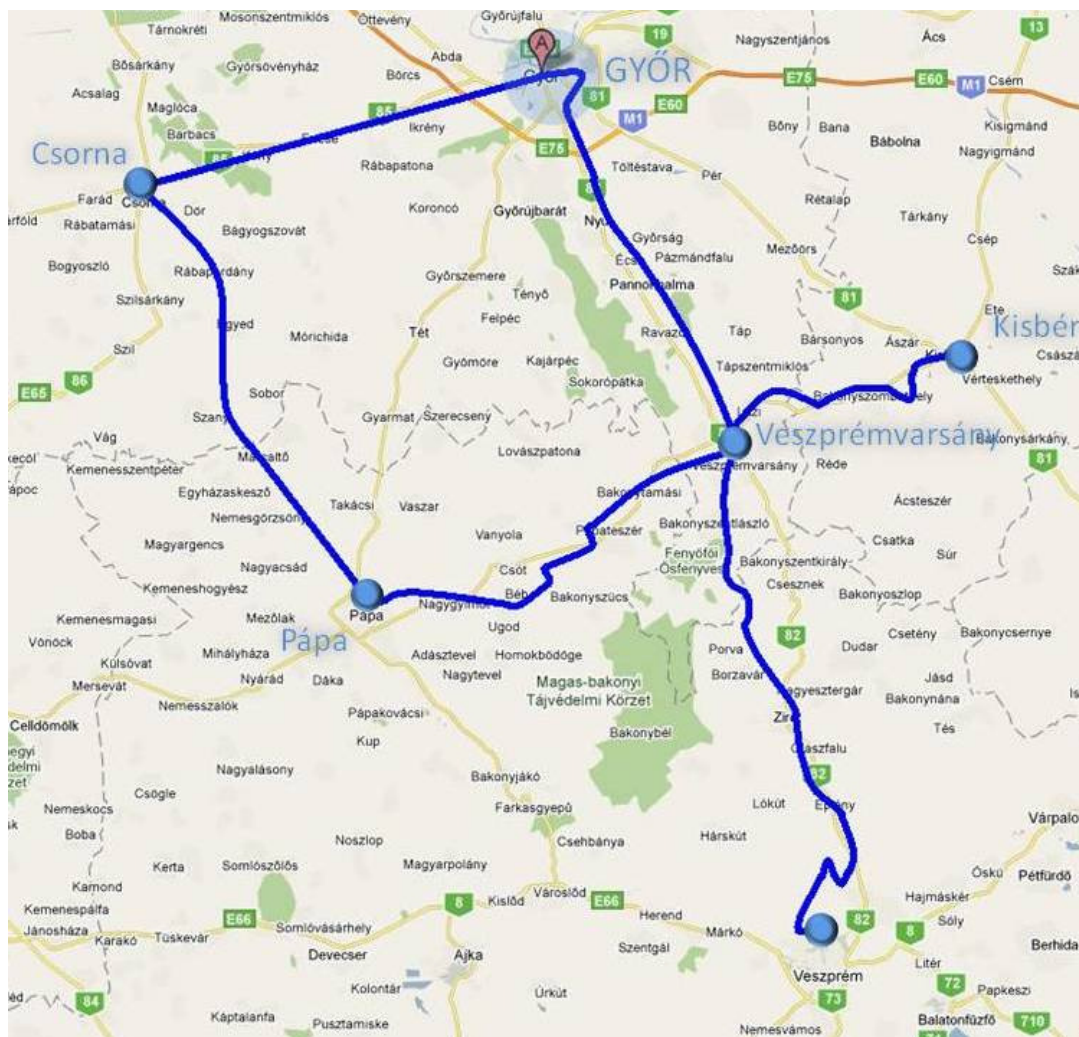
## **Egységes elővárosi vasúti hálózat létrehozása a fővonalakon**

Bár a Győr-környéki vasúti fővonalak menetidő és kényelem tekintetében is magasan verik a közúti közlekedést, elővárosi forgalomban való használatuk ma mégis nehézkes.

A Győr-Sopron vonalon nincs tisztázva a vonatok szerepe, a menetrendi koncepció nem elég jó. Számos olyan megállóhelyet is kiszolgálhatnak a vonatok (Rábapatona, Bágyogszovát, Dör, Farád, stb.), ahol a települések 2-3 kilométerre vannak a vasúttól, s buszjáratok tucatjai szolgálja ki őket, melyekkel a napi jellemzően 4 pár személyvonat nem tud versenyezni. Érdeemes lenne inkább a vonal mentén elhelyezkedő nagyobb, illetve vasút mellett fekvő települések kiszolgálásán javítani, s a vonatok gyorsításával egységes, ütemes közlekedést kialakítani. Fontos szerepe lenne a soproni vonalnak, hogy a környező vonalokról (Szombathely-Hegyeshalom, Pápa-Csorna) érkező személyvonatokat közvetlenül eljuttassa Győrbe. A vonatok sűrűségének növelése érdekében középtávon szükséges a vonal kétvágányúsítása, legalább Győr és Csorna között.

A Celldömölk-Győr vonal esetében a vonatok minősége, komfortja nem megfelelő, s több esetben a megállóhelyek elhelyezkedése sem. Az elmúlt időszak ingatlanfejlesztéseit a vasút nem követte, nem létesítettek megállót olyan helyeken, mint például a ménfőcsanakai Mediterrán-lakópark. Ráadásul a vonal tervezett felújítása és villamosítása lassan a távoli jövő kódéba vész, s az utóbbi időben a minisztérium a vonalat személyszállítás szempontjából már nem sorolta az országos jelentőségű vonalak közé – ki tudja, miért.

## Mellékvonalak hasznosítása elővárosi forgalomban – a győri elővárosi KÖRVASÚT



Forrás: GoogleEarth

A Kisalföld déli részén a fővonalakhoz több olyan vasúti mellékvonal is kapcsolódik, melyek a térségeket jól feltárják, és a fővonalakon keresztül kiemelkedően jó eljutási lehetőséget képesek biztosítani a környék nagyobb városai, legfőképpen Győr irányába.

A 13-as vasútvonal (Pápa-Kisbér-Környe) és a 11-es (Győr-Veszprém) között mindig is jelentős volt az átszállóforgalom Veszprémvársányban, mivel a Pápa-Kisbér szakaszcól sokan járnak – járnának – Győrbe dolgozni, tanulni. A 14-es (Pápa-Csorna) és a 13-as vasútvonalak között ugyan sosem volt jelentős az átutazók száma, üzemeltetési szempontból azonban a MÁV mindig is egymás folytatásaként kezelte a két mellékvonalat. Valamennyi érintett térség esetében közös vonás, hogy a vasút biztosítja a leggyorsabb eljutási lehetőséget Győr irányába, továbbá számos kisebb jelentőségű viszonylatban is lényegesen jobb, mint a mai autóbusszjáratok. Az itt felvázolt elővárosi rendszer a 14-es, 13-as és 11-es vasútvonalakat a 8-as (Győr-Sopron) vonalon át köti össze, így biztosítva a legfontosabb átszállásmentes kapcsolatokat, és a gazdaságos üzemeltetést.

A vasúti rendszer alapját egy Győr-Veszprémvársány-Pápa-Csorna-Győr útirányon közlekedő körjárat képezné, amely közvetlen kisbéri és veszprémi motorkocsikat is továbbítana. A kétóránként közlekedő vonatok szétcsatolása Veszprémvársány állomáson történne.

## Előnyök:

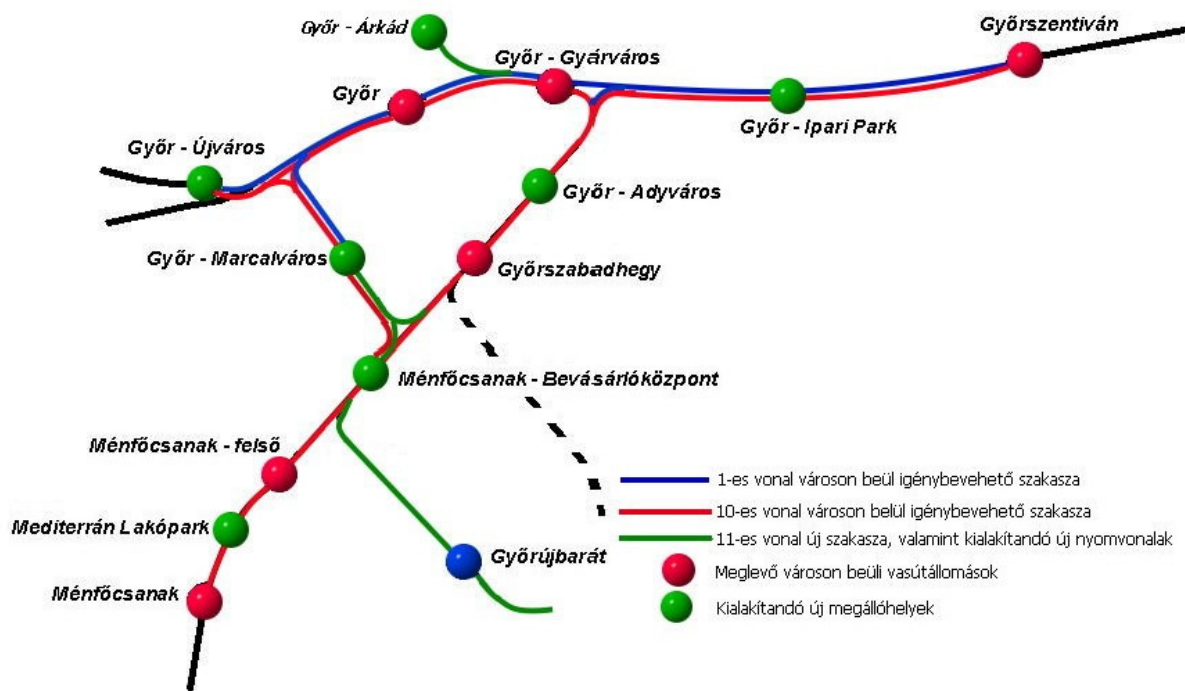
- **Valamennyi fontosabb utazási igény közvetlen, átszállásmentes járatral lenne kiszolgálva** (Szany-Győr, Pápa-Veszprémvarsány-Győr, Győr-Veszprém, Kisbér-Veszprémvarsány-Győr). Pápán a körvasút járatai csatlakoznak a 10-es vonal Győrbe tartó vonataihoz, így a Franciavágástól nyugatra eső falvak is minőségi győri kapcsolathoz jutnak.
- **Minőségi városközi kapcsolat Győr és Veszprém között.**
- **Kétórás ütemes menetrend az egész hálózaton**, mely (kis többletköltséggel) lehetővé teszi bizonyos szakaszok óras üteműre történő sűrítését is (Bakonyszentlászló-Győr).
- **Gazdaságos üzemeltetés.** A vonatok folyamatosan dolgoznak, nincsenek a fordákban több órás lukak. Az erőforrásokkal való ésszerű gazdálkodásnak köszönhetően minimális többletköltséggel lényegesen bővebb menetrendi kínálat hozható létre.
- Megvalósításához rövid távon **nem szükségesek komoly anyagi ráfordítást igénylő fejlesztések** (nagyértékű pályafelújítás, műtárgyak teljes cseréje, új vonalak építése, stb.), már az infrastruktúra mai állapota lehetővé teszi a rendszer bevezetését.
- **MÁV-tól független, utasbarát szolgáltatást lehetővé tevő üzemeltetés.**
- **A rendszer később kiterjeszhető** a 16-os (Szombathely-Hegyeshalom), illetve az 5-ös (Komárom-Székesfehérvár) vasútvonalra is.

## Mik a teendők Győrben?

Győr adottságai vasúti szempontból kedvezők, hiszen a vonalak a város szinte valamennyi területét behálózzák, s így elvileg minden fontos városrész könnyen megközelíthető lehetne vasúttal. Azonban csak elvileg, hiszen jelenleg kisebb vágánykapcsolatok, illetve több megállóhely hiánya erősen gátolja a vasút használhatóságát.

Ezért a város vasúthálózatán az alábbi fejlesztések elvégzése szükséges:

- Új megállóhelyek létesítése  
Megállót kell létesíteni Adyvárosban, a győri TESCO közelében, és több elővárosi területen (pl. Ménfőcsanak).
- A meglévők fejlesztése  
A jelenlegi megállók, állomások épületének korszerűsítése, szilárd burkolatú, esőtől védett P+R, B+R építése és új megállók létesítése.
- Hiányzó összekötések pótlása  
A GySEV pályaudvar tároló vágányhálózatának, és Győrszabadhegy állomás kihúzóvágányának összekötése a marcalvárosi és dél-nádorvárosi lakótelepek között, beépítetlen területen. Ezáltal egy folytonos, jól használható elővárosi gerincvonal jönne létre Győrben, melyet a városon belüli utazásokhoz is használni lehetne.
- A helyi járatokkal való együttműködést segíteni kell.  
A csomópontokon szükséges az átszállások színvonalas, kényelmes biztosítása. Be kell vezetni közös bérletet is, melyekkel az elővárosból érkező utas a vonatokat és a helyi járatokat is használhatja.



## Helyközi közlekedés: karácsonyfabuszok helyett sűrű, gyors gerincvonalak

Magyarország helyközi közlekedésében híre-hamva nincs a szolgáltatók közötti munkamegosztásnak. Van egy vegetáló vasúthálózat, és egy sok helyen rosszul, hibás szemlélet alapján megszervezett, ugyanakkor drága buszhálózat.

A kistelepülésekkel sűrűn behálózott térségekben általánosan megfigyelhető jelenség, hogy ütemes gerincjáratok, és hozzájuk kapcsolódó ráhordó buszok helyett zavaros vonalvezetésű, mindent mindennel összekötő buszok szolgálják ki a településeket. A karácsonyfa-buszok rendszere látszólag sok hálózati kapcsolatot kínál, azonban valójában senkinek sem jó: a nagy számú betérés és kerülő miatt a főutakon található települések, és a betérés által érintett falvak utasai egyaránt sok időt vesztenek (és esetenként többet is fizetnek), akár a nagyvárosok irányába, akár a kistelepülések között utaznak. Ráadásul a mindent mindennel összekötő járatok többsége napi 1-2 alkalommal jár, tehát valójában a hálózati kapcsolatok nagy része szimbolikus. A sokféle karácsonyfabusszal átszótt térségekben így a buszhálózat teljesen áttekinthetatlenné, zavarossá, s ezáltal használhatatlanná válik. Ha két egymástól 20 kilométerre lévő kisváros között a napi 10-12 busz 6-8 különböző útvonalon, különböző tarifákkal közlekedik, az utasbarát, ütemes menetrend és a csatlakozások rendszere eleve ki van zárva. S akkor még az utastájékoztató hiányosságairól nem is beszéltünk (számozatlan járatok, írógéppel írt, zavaros menetrendek a megállóokban, stb.).

Ez a hibás hálózatszerkezési megoldás több térség közlekedését is jelentősen megnehezíti.

*Mit kellene csinálni helyette?* Térségi szinten meg kell határozni a főbb gerincjáratokat, és a kapcsolódó ráhordó hálózatot.

*Mit kell tudni a gerincjáratnak?* Gyors, ütemes, legalább 120 percenkénti közlekedést, és nagy távolságú, átszállásmentes kapcsolatokat. Biztosítani kell, hogy a ráhordó járatokkal érkező utasoknak többször már lehetőleg ne kelljen átszállni, a közeli nagyobb városokig, megyeszékhelyekig közvetlenül lehessen eljutni.

*Mit kell tudni a rábordó járatnak?* Szintén kiszámítható, ütemes közlekedést, és a kevésbé frekvenciált keresztirányok minőségi kiszolgálását. Fontos tulajdonsága kell, hogy legyen a települések mély feltárása, mely által a gerincjáratra való átszállás jól kompenzálható. Menetrendileg a keresztezett gerincjáratokhoz kell alkalmazkodni, lehetőség szerint törekedni kell a többirányú átszállást lehetővé tevő menetrendi pókok kialakítására.

A térségek gerincjártai lehetnek vonatok és lehetnek buszok is. A megfelelő eszközt elsősorban a szükséges kapacitás és a teljesített menetidő alapján kell kiválasztani, nem pedig szakmaiatlan, pártpolitikai szempontok szerint, ahogy az ma történik.

## **Falugondnoki buszok + kerékpár**

A minisztérium közlekedési koncepcióiban egy szót sem lehet hallani a kerékpáros és a közösségi közlekedés kapcsolatában rejlő fejlesztési lehetőségekről. Pedig ez a magyar vidék általában sík, és viszonylag riktán lakott vidékein alapvető kitörési lehetőség. Az ott élők számára a kerékpár teljesen természetes, hétköznapi eszköz: ezért a javasolt vidéki gerincjáratok által lefedett területek kiterjesztésére az egyik legjobb megoldás. A vasúton mozgatható nagy kapacitás még akár azt is lehetővé teszi, hogy az utas a kerékpárt magával vigye, így a céltelepülésen belül is jóval gyorsabban mozogjon. A kisebb forgalmú mellékvonalakon akár teljesen ingyenessé is lehetne tenni a kerékpárszállítást, mivel az eszközök elszállításához kis többletköltséggel lehet biztosítani a plusz kapacitást.

Számos, vasúttól, vagy a főutaktól távolabb eső település kiszolgálására ideális lehetőség a már meglévő falugondnoki buszok bevonása. Aprófalvak esetében ez akár teljesen le tudja fedni az igényeket, de máshol is hasznos kiegészítője tud lenni a menetrendszerinti hálózatnak. Számos község – elfogadható buszközlekedés híján – már ma is így kénytelen megoldani a közlekedést: számukra több esetben éppen, hogy könnyebbéség volna, ha csak a település közelében elhaladó gerincjáratig, és nem egészen a legközelebbi városig kellene az utasokat szállítani. Ma ugyanakkor gondot jelent, hogy a falugondnoki hálózat a Földművelésügyi és Vidékfejlesztés Minisztérium hatáskörébe tartozik, így a közösségi közlekedési hálózatba történő bevonásuk egyelőre jogi nehézségekbe ütközik.