

A 27-es sz. Lepsény-Veszprém szüneteltetett vasútvonal újranyitásának indokai

A Lepsény-Csajág-Hajmáskér-Veszprém közötti 27-es sz. MÁV vasútvonalon, mely a 30-as, a 29-es és a 20-as sz. vasútvonalaktól is összeköti, 2007 márciusa óta szünetel a vasúti személyszállítás. Balatonfüzfő ipartelep iparvágányi kiszolgálása, illetve a peremartoni ipartelep kiszolgálása tehervonatokkal fennmaradt, így a vasúti pálya Hajmáskér és Papkeszi között jelenleg is járható, a vonal többi szakasza leromlott állapotú. Az éves gyomirtó menet szokott korábban rajta végigmenni. A vonal menti települések 2011-ben egy alkalommal már kezdeményezték a kormányzatnál a személyszállítás újraindítását a vasútvonalon, de ez akkor nem járt eredménnyel. Időközben a térség kötöttpályás közlekedésének fejlesztésében több fontos változás történt. A NIF Zrt által korábban megtervezett Hajmáskér-Vilonya-Királyszentistván-Balatonfüzfő új vasútvonal megépítéséről nem született döntés, az engedélyezési tervekhez képest nem történt előrelépés. A Balaton körbejárhatóságát a Balatoni Fejlesztési Tanács által is támogatott jelenlegi tervek egy Balatonakarattya-Balatonaliga közötti új vasúti vonalszakasz kiépítésével látják megvalósíthatónak, de a megépítés várható időpontja és forrása nem ismert.

A kialakult helyzetben a Lepsény-Veszprém vasútvonalon a vasúti személyszállítás újraindítása a térségi és országos közösségi közlekedés következő gondjaira jelentene megoldást.

1. A Balaton körbejárhatósága

Uniós forrásokból megvalósult a 30-as Budapest-Gyékényes vasúti fővonal Balaton-parti szakaszának teljes rekonstrukciója, rövidesen megkezdődik a 29-es sz. vasútvonal Szabadbattyán-Balatonfüred közötti szakaszának villamosítása. E vonalszakasz villamosításával egyidejűleg mind személyszállítási, mind forgalmi zavarelhárítási érdekből fontos volna, és országos jelentőséggel bírna, ha a Balaton keleti medencéjének körbejárhatósága végre megvalósulna. Erre egy méregdrága, kisajátításokat, terepmunkákat igénylő, és a Balaton parton közvetlen környezeti terhelést jelentő új vasúti vonalszakasz építése helyett jóval költséghatékonyabb, és hasonló eredményre vezető megoldás lenne a 27-es sz. vasútvonal Csajág-Lepsény közötti szakaszának felújítása, villamosítása. Új beruházást csak egy a közvetlen Siófok-Balatonfüred között közlekedő vonatok számára kiépítendő, Csajág állomásra történő bejárást kiváltó deltavágány építése jelentene. Igaz ez is elkerülhető, a mai korszerű gyors irányváltásra képes motorvonatokkal. A vonatok a nyári üdülőszezonban kínálati, ütemes (2 óránként) menetrend szerint közlekednének, szeptembertől május végéig pedig a Balatonfüred-Budapest vonatokról lehetne Csajágon átszállni a Győr-Siófok vonatokra.

2. A vonal menti települések közösségi közlekedési igényeinek kiszolgálása

A személyszállítás megszüntetését megelőzően már sem a vonal menetrendje, sem csatlakozási kapcsolatai nem feleltek meg a valós utazási igényeknek, valamint olyan párhuzamos autóbusz közlekedési rend épült ki, amellyel elvonták a potenciális utazók egy részét a vasúttól. A személyszállítás megszüntetését követően 3 hónapig közlekedő autóbusz járatokat a Volán a rendes Volán járatok mögött néhány perces követéssel közlekedtetette, majd a nyári idegenforgalmi szezon kezdete előtt – kihasználatlanságra hivatkozva - végleg

megszüntette. A vonal menti települések egymás közötti közlekedése hiányos, Lepsény Veszprémmel való közvetlen kapcsolata pedig éppúgy megszűnt, mint a vonal menti többi település közvetlen kapcsolata Lepsénnyel, így nincs megfelelő síófoki eljutás, és ráhordó kapcsolat a 20-as és a 30-as sz. vasúti fővonalakra. Az autóbusz-közlekedés mind a munkába járás viszonylatai és időbelisége, mind a hétvégi családi kapcsolattartás tekintetében súlyos hiányosságokat mutat, nem tekinthető az egyéni közlekedés alternatívájának. A kistelepüléseken élők így sok esetben rákényszerülnek az egyéni közlekedés használatára akkor is, amikor ez nem lenne indokolt, avagy pénzügyi szempontból kedvezőbb volna számukra a közösségi közlekedés. Az érintett községek önkormányzatai már nem bíznak abban, hogy az autóbusz-közlekedés fejlesztésével a gondjaik megoldhatóak lennének. A megoldást a vasútvonal egészen a vasúti személyszállítás újrafelvétele jelenti. Jogosan vitatható lenne, hogy Berhida és a kis lélekszámú községek utazási igényei megalapozhatják-e a vasúti személyszállítás újrafelvételét. De a teljes vonalon történő közlekedés nem csak ezt szolgálná.

3. Győr és a győri régió kapcsolata a Balaton keleti medencéjével

A fentebb említett Hajmáskér-Vilonya-Királyszentistván-Balatonfüzfő közötti új vasútvonal kiépítési terveinek elnapolásával a Kisalföld és a Balaton keleti medencéje közötti közvetlen vasúti közlekedés visszaállításának lehetősége is irreális távolságba került. Győr-Balatonfüred/Siófok között utoljára 2006. nyarán közlekedett vonat. Az észak-déli útirányú közösségi közlekedés a térség városai között elfogadhatatlanul alacsony színvonalú, Győr-Veszprém-Siófok-Kaposvár útvonalon napi 1 autóbusz járatpár közlekedik, a vasúthoz a rövidebb útvonalú autóbusz járatok sem biztosítanak rendszeres és megbízható csatlakozást. A térség helyi közlekedési szükségletei, és a városok közötti, továbbá a turisztikai, és balatoni szezon utazási igények összehangolásával egy olyan, a vasúti fővonalakkal közvetlen csatlakozási kapcsolatokat nyújtó, Győr-Zirc-Veszprém-Hajmáskér-Csajág-(Balatonfüred)-Lepsény-Siófok összeköttetés hozható létre, mely az idegenforgalmi szezonban (2 óránként) ütemes, kínálati, az év további részében pedig az igényekhez igazodó (4-5 vonatpár naponta) sűrűségű menetrenddel a Budapest irányú sugaras hálózati szerkezet hátrányainak feloldására alkalmas lenne. A vasútvonalon a forgalmi igényeknek megfelelő kapacitású, a hegyvidéki közlekedésre is alkalmas, 80-120 fő befogadó képességű, könnyű dízel motorkocsikat kellene közlekedtetni, melyek a nyári szezonban a megnövekedett forgalmi igények kiszolgálására egymáshoz kapcsolhatóak, és szinkronüzemre képesek. Ezzel a nyári időszakban Győrből mind Siófok, mind Balatonfüred állomásokra közvetlen vonatok indíthatók, szezonon kívül pedig a Budapest-Balatonfüred közötti járatokra Csajágon történő átszállással biztosítható a balatonfüredi eljutás. Szezonon kívül a vonatok egy motorkocsi egységből állnának, és csak Siófokra közlekednének. Fontos hangsúlyozni, hogy a személyszállítás újrafelvételenek feltétele a pálya rekonstrukciója legalább az eredeti kiépítés szerinti pályasebesség szintjére, továbbá a pályasebesség emelése, illetve a vasúti pálya rekonstrukciója a Győr-Veszprém vasútvonal több szakaszán, melyek elvégzését a Bakonyvasút Szövetség már közel egy évtizede sürgeti.

2018. augusztus

Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség