

Integrált, emberközpontú szemlélet:

A regionális és „vidéki elővárosi” személyforgalom

korszerűsítése Kecskemét példáján

a vasútvonalak optimális bevonásával

(előtanulmány)

Kecskemét, 2010.

A dolgozat kollektív együttes gondolkodás eredménye.

2010 végére elkészült a fejleszthető, javítható "beta változat". Bátran bele lehet írni a módosítások rögzítése mellett, a módosított fájl beküldhető a vasut@kTeam.hu címre a pontos feltételek megjelölésével, ami mellett használható a hozzájárulás (névtelenül vagy név említésével, közzététel előtti egyeztetés stb.).

A szerkesztés jogát fenntartja az írődeák.

Előzmények, tézis

Helyi előzmények: Kecskemét a magyarországi nagyvárosok közül legjobban volt érintve a 2007. és 2009. évi vonalbezárásokban: négy elővárosi illetve térségi jellegű vasútvonalát elveszítette, ezen felül még a lakiteleki vonalak is veszélyeztetettnek számítottak, valamint megszűnt a dízeles vontatóeszközök napi karbantartása Kecskeméten. A 2010. júniusban hivatalba lépő új kormány közlekedéspolitikai fordulatot kilátásba helyezve, egyik első intézkedése keretében a 142-es vonal Lajosmizse–Kecskemét szakaszát reaktiválta, jelképes „kísérleti” jellegű menetrenddel. A 2010. szeptember elsejétől érvényes módosított menetrend mellett a személyszállítás ezen a viszonylaton gyakorlatilag a szünetelés előtti felemás színvonalon történik. A 142-es Budapest–Kecskemét vasúti összeköttetés kettéosztottsága változatlanul fennáll, a kétpólusú elővárosi vonalon fennálló szolgáltatás sebesség és menetrend illetve forgalomszervezés szempontjából jelentősen elmarad a korszerű elővárosi közlekedéssel szembeni kívánalmaktól. Jelen sorok írásakor még nem tudunk konkrét tervről a két országos fővonalat összekötő, elővárosi, helyközi és ráhordó jellegű 152-es Kecskemét–Fülöpszállás vonal személyforgalmának visszaállítását illetően. Az újraindulásnak műszaki akadálya nincs, jelentősnek mondható igény van rá.

A Mercedes beruházás és annak beszállítói háttér kiépítése nyomán mintegy 5000 új munkahely jöhet létre Kecskeméten. Jelentős mértékben más településekről beutazó munkavállalókról lesz szó, napi ingáztatásuk további kapacitások bevonását teszi szükségessé. A Mercedes gyár szállítási logisztikája nagymértékben a vasúti teherszállításra hagyatkozik. A megbízható, időben történő teherforgalom biztosításához a jelenlegi tervek ismeretében valószínűsíthető, hogy további infrastrukturális és szervezeti intézkedések szükségesek.

A kecskeméti helyi és elővárosi közösségi közlekedés tekintetében két jelentős fejleményre került sor 2010-ben: 1. Május végén a város bejelentette, hogy szerződését a helyi buszjáratokat bonyolító Kunság Volán céggel felmondja és új közbeszerzési kiírás keretében kíván új fejezetet nyitni. 2. Szeptemberben bejelentették a „közlekedési gigaprojektet”, mely a teljes közlekedési vertikumra terjed ki beleértve egy új intermodális főpályaudvar létesítését és a különböző kötőpályás hálózati opciókat.

Országos előzmények: Mint ismeretes, Magyarország a nyugat-európai országokhoz képest „fáziskésésben” van a vasút szerepének újraértékelése, regionális vonalak bezárása és részbeni reaktiválása (mi több, vonalak létrehozása, meghosszabbítása), valamint a modal split megváltozásából adódó szervezeti kihívások és szerkezeti kiigazítások tekintetében. A nyugat-európai országokban a helyzet nem egyöntetű. A közlekedési integrációnak és a vasút regionális szerepének felértékelődésének köszönhetően, helyenként sikerült megállítani a közösségi közlekedés térszűkítését illetve növelni részesedését, más országokban viszont az egyéni közúti közlekedés erőteljesebb térnyerése mellett az arányok tovább romlanak, legfeljebb részsikereket tudnak elkönyvelni. A szomszédos Ausztriában akár tartományonként jelentős eltérések figyelhetők meg e tekintetben, ami más-más közlekedéspolitikai váltóállításokra, intézkedés-sorozatokra vezethető vissza. Ugyanakkor az ágazat a piaci liberalizáció miatti szerkezetátalakítás okozta stresszhatás alatt van. Ez a hatás a magyar közlekedési szektort és azon belül a vasutat legyengült állapotban éri, a helyzet válságosnak, de még kezelhetőnek mondható. Előny, hogy a hasonló válságokat átélt államvasúti társaságok tapasztalatainak egész tárháza áll rendelkezésünkre, a nehézség abban áll, hogy azokat nem lehet 1:1-ben átemelve hasznosítani, hanem az adott keretfeltételeket, nemzeti hagyományokat mindkét oldalon figyelembe véve, le kell vonni a megfelelő következtetéseket a korszerű regionális közlekedés „magyar modelljének” kimunkálása során. Tekintettel Kecskemét földrajzi és demográfiai adottságaira és az aktuális szakmabeli, közigazgatási fejleményekre: megfelelő országos közlekedéspolitikai iránymutatás, valamint alapos és sikeres munka esetén, a város példaértékű mintát szolgáltat a térségi közlekedés korszerűsítését illetően. Adott a lehetőség arra, hogy a vasútvonalak sikeresen integrálásra kerüljenek, hogy a helyi és helyközi busz közlekedésben szükséges profilváltásra és a járatszerkezet újraszervezésére sor kerüljön, és hogy az intermodalitást elősegítő városi beruházások „hardveréhez” a megfelelő „szoftver” társuljon egy ütemes, integrált, valós igényeket kiszolgáló menetrend képében. Amennyiben – követve a legjobb példákat – teljessé tesszük a mobilitási láncot, azon belül ötvözve a kötőpályás, közúti, kerékpáros, gyalogos és egyéni motorizált közlekedés adta előnyöket, ezáltal jóval közelebb kerülhetünk nemzetgazdasági, energiahatékonysági, klímavédelmi célkitűzéseink megvalósulásához.

Céljait és keletkezési körülményeit illetően, jelen írás döntéselőkészítő jellegű, „munkára serkentő” előtanulmány¹. Megfelelő magasságra helyezve a mércét, körülrajzolódik a

¹ Munkaindítóra Kecskemét esetében már nincs szükség: vö. közúti KTI tanulmány, közlekedési nagyprojekt, a helyi közlekedés várható újrendezése, a lajosmizsei vonal reaktiválása, és nem utolsósorban a helyi szakemberek jó értelemben vett kötelezettség tudásából fakadó kezdeményezések, tervek.

kívánatos és reálisan kivitelezhető térségi közlekedési rendszer, rámutatunk azokra a területekre, ahol az alapos és előremutató döntések érdekében további kutatás, szakmai alapozás szükséges. Ilyen értelemben a dolgozat nem törekedhet teljességre²: a szakmai ismeretekkel, helyismerettel rendelkezők körében jól ismert adottságok nagy vonalakban ecsetelve szerepelnek, az integráció során felmerülő teendőket áttekintésre kerülnek. Az „Alapvetések” című fejezet arra hivatott, hogy a kevésbé magától értődő körülmények tekintetében elhelyezkedjünk.

Az előtanulmány szerkesztője svájci-osztrák állampolgár, nem szakmabeli. Hatodik éve foglalkozik a regionális közlekedés tematikájával, azon belül az ún. mellékvonalak ügyével. Szerepe első sorban, hogy ellátogatott a helyszínekre, az érintettekhez (utasok, ágazati szereplők, helyi döntéshozók illetve döntéshozók), mindenkit meghallgatott, akit megtalált és aki szóba állt, feltette kérdéseit, összegyűjtötte és egybedolgozta a szakmabeliek javaslatait.

2 Forrás, apparátus nélkül ez hiú ábránd is volna.

Alapvetések: a térségi közlekedés magyar modellje felé

A vasút változó szerepkörére adott válaszok, elhelyezkedésünk Európában és Magyarországon belül

A Széchenyi, majd Baross nevével fémjelezte közlekedéspolitikának, majd a HÉV-törvényeknek köszönhetően gyorsan csökkent az ország vasútépítési lemaradása a legfejlettebb ipari társadalmakhoz képest. Ezzel párhuzamosan az élmezőny alsó felébe kerültünk, technológiai, üzemi, szolgáltatási és hálózati vonatkozásban. Szolid vasúti hagyományainkra továbbra is építhetünk, ahogyan az energetikai és éghajlatvédelmi szempontok miatt a 21. század elejére különösen időszerűvé vált a kötöttpályás szállítás adta előnyök jobb kiaknázása. Időközben a közúthálózat tekintetében is nagyokat előre léptünk, a tervgazdálkodás évtizedei alatt viszont a nyugat-európai gyakorlattól – részben erősen – eltérő közlekedéspolitikai szempontok érvényesültek mind földrajzi, mind elvi-üzemgazdasági vonatkozásban. A piacgazdasági övezetben a háborút követő építkezés évei után hamarosan bekövetkezett az államvasúti társaságok válsága a közúti, majd légi közlekedés térnyerése nyomán. Ebből kifolyólag már az 1950-es évektől fogva kerítettek sort kisebb-nagyobb szerkezeti kiigazításokra. Nálunk 1968-ig kellett várni az első érdemi kiigazításokra és azok más jellegűek, valamint összehatásukat nézve kisebb kiterjedésűek voltak. Az akkor elhatározott, közút javára történő átrendeződést a későbbi években némileg tompította az olajválság, másrészt nálunk az egyéni autós közlekedés alacsony aránya miatt az emberek továbbra nagymértékben rászorultak a közösségi közlekedésre, ezen belül a vasút erős szerepe évtizedeken át nem volt vita tárgya. A hetvenes és nyolcvanas évekre egy viszonylag stabil, védett, államilag szigorúan szabályozott vasúti piaccal volt dolgunk, azonban a korszerűsítésre csak vonakodóan, szűk keretek között kerülhetett sor, például az ingavonatok bevezetése a múlt század 60-as éveitől. Ezt mit sem illusztrálja jobban, mint hogy a jegyárak 1952 és 1982 között alig változtak, a személyvonati átlagsebesség viszont a következőképpen alakult: 1970: 35 km/h, 1980: 41 km/h, 1990: szűk 47 km/h, messze a kor lehetőségei alatt. Az indokolt folyamatos korszerűsítést, a valós igények mentén történő kiigazítást előbb a szocialista tervgazdaság gyengülése elodázta, majd 1989 után csirájában elfojtotta a magyar vasút, valamint a járműipar berkeiben felmerülő korszerűsítési törekvéseket a (közlekedés)politika instabilitása vagy inkább érdemi hiánya, a költségvetési kényszer, valamint a vasúton belül elhatalmasodó szervezeti hiányosságok. A magyar vasútüzem elvitathatatlanul legjelentősebb „szoftver oldali” fejlesztése az ütemes menetrend kelet-magyarországi bevezetése volt, mely az érintett vonalakon meggátolta a további hanyatlást, utaslétszám-növekvést eredményezve. Csehországban hasonló intézkedés történt a nemzeti

törzshálózaton, nagyobbrészt az elkülönülten kezelt regionális hálózatokra is kiterjedően. Ott a bevezetés körüli problémákat leküzdötték, a megrendelő addig ragaszkodott a nyilvánvalóan sikeres menetrendi szerkezethez, míg a teljes államvasúti szervezet fel nem sorakozott mögötte. Nálunk a dilettáns megrendelői hozzáállás (a vonatkilométer-teljesítményt korlátozó kontraproduktív elvárás, ami az óras ütem megbontását, vonatkapacitások órákon át történő felesleges félreállítását eredményezte), egyes vasúti felsővezetők látszólagos érdektelensége vagy hozzá nem értése, valamint a menetrendszerúség ellen ható szervezeti, pályavasúti állapotok mind hozzájárultak ahhoz, hogy az ütemes menetrendi szerkezetet csak felemás módon sikerült kiterjeszteni a Dunántúlra. Eközben keleten is felhígították, a menetrend betartása körül egyre több gond merült fel, egy-egy pályavasúti intézkedésre a személyszállítás legfeljebb késve illetve nem megfelelően intézkedett, valamint a pályavasúti teendők ütemezése nem vette kellően figyelembe a menetrendszerúség kívánalmait. A kelet-magyarországi menetrendet bevezető személyszállítási vezető fenti körülmények alatt távozott a MÁV-tól és cseh magánvasútnál, majd a főváros kötelékében dolgozott tovább, nem adatott neki, hogy vasúton belül véglegesen meghonosítsa azt a menetrendi szerkezetet, mely bizonyítottan nagy mértékben hozzájárult volna a szolgáltatói színvonal emeléséhez, a negatív spirál megfordításához.

A Kecskemét környéki regionális vonalakat is messze elkerülte a korszerűsítés. Főleg a kisvasút már-már kimerítette a muzeális jelzőt, évtizedek óta érdemi változás nélkül üzemelt tovább, mintha ott fejelettek volna, mit sem törődve a változó igényekkel, belvárosi szakaszától megfosztva, nehezen megközelíthető. A Lajosmizse-Kecskemét közötti pályaszakasz rehabilitációját a térségi felelősök gyakorlatilag ki tudták harcolni, a menetrend ütemesítése és kínálativá tétele viszont csak csenevész módon valósult meg az itteni hálózati elemeken, amennyiben elkerülték a szüneteltetést.

Eközben a nyugati országokban már a háború utáni évektől különféle túlélési, alkalmazkodási stratégiákhoz folyamodtak – a teljes leépüléstől (egy-egy térségben, viszonylatokon) a hálózati és megállóhelyi szerkezet kiritkításán³, módosításán át a gyorsvasúti csúcstechnológia kifejlesztéséig, a szolgáltatás-csökkenéstől és regionális közlekedésből való kivonulástól az integrált ütemes menetrend kifejlesztéséig. Az ütemes menetrend hazai honosítóinak köszönhetően idehaza is tudomásunk van a két,

3 „Beeching baltája” a szakmabeli beceneve annak az angliai 1950-60-as évekbeli intézkedéssorozatnak, mely az egyik hírhedt példája a hálózatrítkításnak, a vélt vagy valóban gyengén szereplő vonalak és megállóhelyek tömeges kiiktatásának. Beeching akkori közlekedési miniszter messze túlbecsülte az intézkedés hatását, mivel nem vették kellően számításba a kisebb forgalmú vonalak és megállóhelyek ráhordó szerepét. Az intézkedés nagyban csökkentette a maradék hálózat hatékonyságát, értékét, jövedelmezőségét. Térségünk egyes politikusai ugyanezt a hibát reprodukálják a 21. század elején.

Európában meghatározó, alapvetően eltérő megközelítésről, amely történelmileg „francia” és „svájci” modellként jellemezhető. Francia kollégáink rögtön hozzáteszik, hogy időközben náluk is elterjedtek a svájcira hasonló menetrendi szerkezetek.⁴ A „francia” megközelítésre jellemző a tapasztalt igényekhez (napi és heti csúcsokhoz) igazított kínálat, a gyengébb viszonylatok felhagyása vagy csökkentett módú kiszolgálása, valamint a gyorsvasúti viszonylatok erőteljes kiépítése. Utóbbi tekintélyes siker lett, de ezt a sikert beárnyékolta az egyéb hálózati elemeken tapasztalt fokozatos, a sikernél jóval nagyobb mértékű hanyatlás, az országos modal split előnytelen alakulása.

A svájci előretörés és tanulságainak hazai alkalmazása

Amikor Svájcban (követve a holland mintát) országos ütemes menetrend bevezetése mellett döntöttek, a vasúti vezetők és velük a politikusok tudatosan lemondtak az emelt sebességekről, csúcstechnológiai projektekről, nagyobb méretű járműfejlesztésről – mindez annak ellenére, hogy Svájc volt Nyugat-Európa legöregebb járműparkja. A svájci megközelítés történelminek mondható sikerének kettős titka van: 1. Az integrált, minden közlekedési eszközre kiterjedő ütemes menetrend (ITF) roppant rugalmassága, mely az autóéval vetekszik. Következetes bevezetése mellett mindenhol mindenhol legalább óránként utazhatunk, a magyarul „pókoknak” keresztelt csomópontokban minden teljes órában találkoznak a vonat- és buszjáratok. 2. Az ITF-szerű menetrend- és járatstruktúra köré kialakult egy sajátos közlekedési kultúra. Ez a vezérelv előbb világos, hosszú távú stratégiai tervként, közlekedéspolitikai célkitűzésként fogant meg, majd minden szolgáltatóra és valójában a teljes társadalomra terjedt ki. Az utas hamar megszokja, hogy adott helyen ütemesen, minden óra azonos idejében jár a vonat vagy busz, a csatlakozás meglétével pedig nem kell törődni, mert csatlakozás **van**. Szemben a „francia modell” csúcsorientált, jóval kevesebb csatlakozással kecsegtető kínálatával az ITF-szerű rend nagyobb rugalmassága kedvez a napi és heti utasforgalmi csúcsok lapításának, mely hatás üzletpolitikai kedvezményrendszerrel még fokozható (kilenc óra után, vagy bizonyos napokon olcsóbban lehet utazni, netalán egy vagy több útitársat vihetnek magukkal). Mivel a vasútüzemben a szükséges kapacitást a napi csúcshoz kell igazítani, ezért ha a reggeli csúcsban kevesebben utaznak, kisebb kapacitásra lesz szükségünk, hiszen aki megteheti, olyan időkre szervezi utazását, amikor a közlekedési vállalatok kapacitása kevésbé kihasználta. A hazai szakmai körök jól ismerik ezt a körülményt, de a megvalósítás körüli nehézségeket illusztrálja a Miskolci Közlekedési Vállalat egyik „csúcslapító”

⁴ A francia és spanyol példák jól mutatják, hogy nem szükséges, beletörődni a lemaradásba. A spanyol sikerektől hangos a sajtó, Franciaországban pedig jelen állás szerint hamarabb kerül bevezetésre az országos integrált ütemes menetrend, mint a több szempontból vasútügyileg élén járó Németországban, ahol a Deutschlandtakt következetes bevezetéséhez vezető politikai folyamat megkezdni látszik.

kezdeményezése: megkeresték az iskolaigazgatókat azzal, hogy hajlandók-e, más-más időben becsengetni az első órát annak érdekében, hogy a diákok tömege ne vegye igénybe néhány perc leforgása alatt a városi hálózatot. A megkeresésnek nem lett foganatja, ha viszont sikerrel jártak volna a szakemberek, az MKV által szükségelt kapacitás néhány busszal kisebb lenne. Máshol mi sem természetesebb, hogy a műszak- és iskolakezdést a menetrendhez igazítják. Felismerték az ütemes menetrend előnyeit és együtt élnek vele.

A svájci út másik nagy tanulsága egybecseng a legnagyobb kihívással a hazai térségi közlekedés korszerűsítése során. Említettük, hogy a külhoni példákat nem lehet 1:1 arányban alkalmazni hazai körülmények között. Annak idején miután tanulmányozták a holland menetrendet, egyet értettek a holland és svájci szakemberek abban, hogy a síkvidéki, sakktabla-szerű menetrendi sémát a hegyi pályákon alkalmazni lehetetlenség. Egy kisebbség számára viszont annyira meggyőzőek voltak az ütemes menetrend előnyei, hogy nem nyugodtak bele, hanem szabadidejükben összejárva, a megismert mintát addig adaptálták, míg országos menetrendet sikerült kidolgozniuk – beleértve a szükséges kezdeti infrastrukturális beavatkozásokat, majd a távolsági fejlesztési perspektívákat. Miután sikerre vitték az ITF-et, azóta a hosszú távú viszonylati és menetrendi tervezés az infrastrukturális fejlesztések legfontosabb szempontja a teljes ágazatra vonatkozóan. Előbb a menetrend, majd ennek alapján az infrastruktúra-fejlesztés. Előbb legyünk tisztában azzal, figyelembe véve a területfejlesztési irányokat, hogy előre láthatóan melyik viszonylatokon szeretnénk milyen menetrenddel szállítani az utasokat – egy, három, öt, tíz év múlva. Ezután a szakembereknek ki kell dolgozniuk, pontosan milyen infrastrukturális intézkedésekkel érhető el a kívánatos szolgáltatás, majd ezt a beruházási programot kell véghez vinni, elsőbbségi sorrendben a költségvetés adta kereteken belül. Úgy szükséges szolgáltatni, ahogyan – a meglévő és leendő utasok igényeinek ismeretében – lelkiismeretünk, szakmai becsületünk diktálja; az így létesített viszonylatokat és szolgáltatásokat az utasok hamar megkedvelik. A hazai kihívás kettős: 1) Előbb az olyan adottságokat, mint a viszonylag sűrű vasút- és járáshálózatot saját értékén kell kezelni, felismerve előnyeit. Bizonyítsuk be magunknak és a világnak, hogyan tudunk ebből kiindulva és az országos ütemes menetrendre alapozva olyan közlekedési rendszert létrehozni, mely a) elég rugalmas és utasvonzó ahhoz, hogy mai körülmények alatt valós alternatívája lehessen az autós közlekedésnek és b) a bevezetését követő hónapokban sikerre vihető, majd tovább fejleszhető. Főbb jellemzői: legyen gazdaságilag értelmezhető, fenntartható, többmodális és a teljes mobilitási láncra kiterjedő (vonat, busz, iránytaxi, P+R, B+R, gyalogforgalom). A kihívásnak első része főleg „szoftver” jellegű. Rendszerben és hosszabb távokban kell tudni gondolkodni; előbb a fejekben kell rendet

teremteni és a strukturális, szervezeti átalakításoknál a regionális közlekedés szempontjait is hangsúlyosan figyelembe kell venni, létrehozva a térségi döntési szinteket. 2) Ahogyan sikerült elfogadtatni szakmával, politikával a kihívásra adott válaszunk „szoftver” részét: „hardver” azaz infrastruktúra, üzemeltetés oldalán haladéktalanul meg kell honosítani a menetrend vezérelt tervezési folyamatok alapján a fejlesztések logikus, ésszerű ütemezését. A „szoftver” és „hardver” optimális együttműködésének ütemét az ideális teljesítményszint diktálja. Ez az, amit külön-külön minden vonalon és a hálózat egészén meg kell közelíteni. Magyarul, a vonatok és buszok rendszerét integráltan és ütemesen olyan mértékben csúcsra kell járatni minden napszakban, míg a teljes hálózaton ezáltal még több utast tudunk kiszolgálni, minden hálózati elem számára a csúcspontig méretezve a kapacitást. Számításokból és a tapasztalatból egyaránt következik, hogy a kiszolgált térség népsűrűsége függvényében, gyéren lakott vidéken is az órák követés jelenti az ideális teljesítményszintet, sűrűbben lakott vidéken pedig a félórás vagy 20 perces követés. Ezért országosan az órák ütemet kell megcélózni a költségvetési lehetőségek függvényében, elsőbbségi sorrendben haladva. Ha egy vonalon a kapacitás nincs kihasználva, ott (figyelembe véve a csúcspontig) kisebb vonatkapacitást kell kiállítani és egyszerűsíteni az ütemet, visszafaragni a fixköltségeket, emellett az órák követést biztosítani kellene. Ahol a demográfiai adottságok és megismert igények alapján feltételezhető, hogy az ideális teljesítményszintet még nem értük el, ott meg kell vizsgálni a sűrűbb ütem bevezetésének a lehetőségét, szükség esetén csúcsidős betétjáratok bevezetését. Ahol csekély beruházás mellett megvalósítható, ott mihamarabb érdemes bevezetni a sűrítést, ahol csak költségesebb beruházás árán megvalósítható, ott jobban kell mérlegelni a döntést, esetleg hátrébb sorolni a bevezetést megcélzó beruházásokat, előnyben részesítve a kisebb ráfordítással megvalósítható, hasonló eredménnyel kecsegtető teljesítmény-növeléseket. Az ütemes közlekedés és a rövidebb átszállási idők bevezetése kedvéért szükséges megcélózni a lehető leghatékonyabb karbantartási teljesítményt és munkaszervezést, a fegyelmezettebb üzemi körülményeket. Továbbá fentiek megvalósulása érdekében, az ütemes közlekedés sikerének alapfeltétele a kiszámítható törvényi, szabályozási és finanszírozási keretek megteremtése.

A 2010. szeptemberi „Nemzeti Vasúti Kerekasztal” alkalmából a legnagyobb konszenzus az Integrált Ütemes Menetrend következetes bevezetése körül mutatkozott. Még ha eltérnek a felfogások azt illetően, pontosan mit értsünk alatta: figyelemre méltó tény, hogy szakágtól függetlenül és alighanem előzetes egyeztetés nélkül minden egyes előadó az ITF jellegű menetrendet emlegette a megoldás lényeges elemeként.

Elsőbbségek a regionális közlekedésben a globális és hazai adottságok mellett

- Jó pályákon, utakon lehet régi járműekkel közlekedni. Fordítva is lehet, de nem érdemes.

Tekintettel az energia- és klímahelyzetre és a költségvetési keretekre, gyorsforgalmi útfejlesztések helyett a vidéki köz- és vasúthálózat jobb karbantartására, rehabilitációjára kell áthelyezni a hangsúlyt.⁵ Feltétlenül szükséges, hogy a fővonalai projektekkel párhuzamosan rövid időn belül regionális pályafejlesztő projektekre is megpályázható források álljanak rendelkezésre. Ezen a téren 1-2 kilométernyi autópálya árából egy adott vasútvonalon vagy térségi hálózaton jelentős javulást lehet elérni, továbbá össze sem lehet hasonlítani egy mellékvonal rehabilitáció anyagi vonzatát egy 160 km/h-s fővonal fejlesztéssel. A nemzeti vasútfejlesztési programot az alábbi területeken egyidejűleg kell előrébb vinni: tranzitvonalak kiépítése, regionális vonalak rehabilitációja és jobb karbantartása, Budapest és megyeszékhelyek elővárosi fejlesztések, valamint határon túli kapcsolatok helyreállítása. Minden területen haladéktalanul szükséges munkához látni az elsőbbségek kialakítása után. Ahogyan busz és vasút között sincs alá-felérendeltségi viszony, ezek a területek is egyenlő prioritással kell, hogy rendelkezzenek, legfeljebb adott területen belül létezhetnek elsőbbségek. Ilyen értelemben nincs fő- és mellékvonal, egyedül az számít, hogy összességében javul az országos közlekedési rendszer és azon belül a térségi hálózatok teljesítménye.

A járműfejlesztés is szükséges és adott helyzetünkben (Bz motorvonatok megoldatlan utódlása) ezen a téren is haladéktalanul elő kell készíteni a megalapozott döntéseket, viszont a magyarországi regionális vasútközlekedésben a nagyobb forrást előbb a pályákba kell fektetni, hogy legyen, ahol közlekedjen a jövőbeli új gördülőanyag.

- Felesleges, pénzeket rakoogatni az egyik zsebből a másikba – átlátható, ésszerű viszonyokat kell teremteni.

A lehető leghamarabb szükséges megszüntetni a térségi közlekedésre hátrányos díjszerkezetet, a fővonalak keresztfinszírozását a regionális közlekedés mesterséges drágítása által.⁶ A regionális vasútvonalakat végre a maguk helyén kell kezelni. Emellett a többéves pályavasúti szerződések segítségével kiszámítható viszonyokat kell teremteni és át kell törni a negatív spirált: vonalbezárások, kevesebb teherforgalom --> jövőre magasabb pályadíjak --> magasabb árak, költségek --> még kevesebb teherszállítás,

⁵ Több 2010-es megnyilvánulása szerint a kormányzat ezt illetően már levonta a helyes következtetést. Többünk szerint addig fel kell függeszteni a további tervezett gyorsforgalmi útfejlesztéseket, míg tisztán nem látunk azt illetően, milyen technológiák fogják helyettesíteni a kőolajszármazékokat a közúti közlekedésben és miképpen valósul meg a CO₂-kibocsátások csökkentése. Érdemi változás nélkül reális esély van arra, hogy néhány év múlva az üzemanyagárak és -ellátottság alakulása miatt a költséges gyorsforgalmi úthálózat kihasználatlanul fog heverni. (Lásd pl. <http://ffek.hu>)

⁶ Ennek legújabb példája, hogy 2011-től minden lepusztult táblás megállóhelyen történő megállás után is súlyos megállási díjakat számláznak ki a MÁV-Startnak, holott napnál világosabb, hogy ezeket a pénzeket nem a térségi vonalak létesítményeire fordítják.

kevesebb vonatok --> az év során további bevételecsökkenés a pályavasútnál --> jövőre még magasabb pályadíjak --> hanyatlás, vasútvonalak pusztulása miatt a hálózat ritkítása, értékcsökkenése.

Tekintettel a nemzetközi példákra részletkérdésnek tűnik, hogy a regionális közlekedést a MÁV bonyolítja vagy magánszereplő, hogy a MÁV látja el a pályavasúti teendőket, vagy a helyi HÉV integrált vasúttársaságként. A legfontosabb, hogy átlátható költségviszonyokat és helyi döntési szinteket szükséges megteremteni akkor is, ha a politika jelenleg MÁV-ban gondolkodik és úgy ítéli meg, hogy az idő nem érett a hálózati elemek megpályáztatására. (Nemzeti szinten ez valóban többéves előkészítést igényelne, előbb meg kellene teremteni a törvényi kereteket és az érdemi hatáskörrel rendelkező, szakmai elven szervezett regionális megrendelői struktúrákat). A felemás, érdemi jogosítványok nélküli nógrádi és körös-menti térségi MÁV szervezetek nem teljesen világos okokból szűntek meg a kezdeti sikerek ellenére, a döntéshez nem kis mértékben köze lehetett az ellenérdekelt üzleti köröknek.⁷ Ezért továbbra is legfeljebb nyers becslések állnak rendelkezésre arra nézve, valójában mennyibe kerül egy-egy vonal az adófizetőnek. A Volánok szerkezeti adottságai egy külön vizsgálat tárgyát kell, hogy képezze ebben a tekintetben, amire jelen keretekben nem vállalkozunk. Tanulságos, hogy – az utas szempontjából – egymagában sem a magyar közúti alágazatban fennálló térségi felosztás, sem pedig az Ausztriában megvalósult országos holdingos struktúra⁸ nem jelent megoldást a hiányosságokra.

- Ahol 100, 50, 10 éve megálltunk, nem biztos, hogy most is meg kell állni – álljon meg a vonat ott, ahol a legtöbb utas felszállna; 60 km/h-ig feltételes megállási rend.

Évtizedek óta csak kivételesen, esetenként küzdelmek árán sikerült, egyes településeken új megállóhelyet létesíteni. Jóval több példa ismert, ahol egy-egy ilyen kezdeményezés zátonyra futott. Például hosszú évekig a legfelsőbb szintekig köztudott, hogy Egerben a jelenleginél sokkal jobb vasúti kiszolgálás is elképzelhető, az érdekelt áruházak anyagilag hozzá is járultak volna az egyik megállóhely létesítéséhez, mégsem jutottunk el a döntésig. Szükség van országos módszeres programra a megállóhelyi struktúrák rendezésére. El kellene érni, hogy a szükséges új megállóhelyeket adott vonal színvonalán, költségkímélően, körülményes pályáztatások nélkül lehessen létesíteni, részben visszanyert anyagokból. Létezik néhány példa arra⁹, hogy kiírások és magasztos

7 A szerzőnek nem áll rendelkezésre közvetlen bizonyíték, viszont a számos szolgálati helyen és szervezeti szinten tudomására jutott körülmények nem engednek másra következtetni, mint hogy az e mögött felsejlő körök ellenérdekelték az átlátható költségviszonyokban.

8 A Postbus az ÖBB Holding része, ennek ellenére még nem sikerült keresztülvinni az átfogó tarifális és menetrendi integrációt, így az Österreich-Ticket közös bérlet többször beharangozott bevezetését sem.

9 Az egyik legjobb példa Budapest Rákosrendező „házon belüli” peronátalakítása, mely ténylegesen az előzetes (EU szabványos pályáztatás megoldást feltételező) költségbecslés töredékébe került.

szabványok kerülésével a költségek töredékéért módosítható vagy hozható létre megállóhely; első az utasbarát új megállási rend alacsony költségszinten, adott helyi színvonalon történő létrehozása. Nagyjából amikor egy átmeneti időszak után elérkezik a „végleges” járműfejlesztés ideje, arra lehet törekedni a lehetőségek szerint, hogy vonalkorszerűsítési program keretében létrehozzuk az EU-konform megállóhelyi infrastruktúrát.

Lejebb meg is jelöljük a Kecskemét vonzaskörében megszüntetendő, áthelyezendő, új, kérdőjeles illetve feltételesen kiszorgálandó megállóhelyeket. Ezt a munkát haladéktalanul, országosan el kellene végezni, ahogyan gazdasági megfontolásból és az utasérdek szempontjából kívánatos lenne. Előkészítéséhez pénzre alig van szükség, annál inkább paraszti észre, alapos szemléletre, helyismeretre, párbeszédképességre, valamint rugalmas szolgáltatói hozzáállásra, központi és helyi politikai akaratra.

Feltételes megállási rend bevezetésével több legyet ütünk egy csapásra: 1. Néhány perces megtakarítás lehetséges a menetidőből, vagy ahol nem (a feltételes megállók kis száma, a rövid pályaszakasz vagy az egyes napszakokban való gyakoribb megállás miatt), legalább a tartalék javára elkönnyelhetünk néhány percet. 2. Jóval kisebb trakciós energiaszükséglet. 3. A fékrendszer lényegesen kisebb igénybevétele. 4. Kedvez egy realisabb infrastruktúrahasználati díjrendszer bevezetésének – feltételes megállóhelyre ne számítsanak fel megállási díjat. Műszakilag többféle megoldás létezik. Az esedékes járműfejlesztés során úgy mint a szlovák vasútnál, nálunk is be kell építeni a nyomógombokat, költségkimélő, igényes hazai kivitelben. A megoldás a vasútvonal jellegétől változhat, általában a lehető legegyszerűbb rendszerre kell törekedni: a felszálló utasnak annyit kell megértenie, hogy a közeledő vonat fűttyjelére látható helyen tartózkodjon. Kísérleti jelleggel akár nyomógomb nélkül bevezethető a rendszer kiforgalmú, szóló motorkocsival és vonatkísérővel kiszorgált mellékvonalon: 10-20 utas esetén meg tudják érdeklődni minden felszállótól, meddig utazna, hogy a vezérnek jelezze a megállási igényeket.

- Az utazás kultúráját terjesszük.

A mellékvonali „utaskényelmi” létesítmények állapota kevés kivétellel hol korszerűtlen és szegényes (látszik, hogy van gazda, de pénz nincs), hol egyenesen gyalázatos (hiányos és leromlott állagú).¹⁰ Más országokban is természetes, hogy a vasút és az önkormányzat osztozkodik a gazda szerepben. Ezt a szemléletet a magyarországi gyakorlatban is

¹⁰ Sajnos ez mind a mai napig nagyon sok fővárosi és elővárosi létesítményre is igaz. A fővonalakon és számos csomópontban lassan, de biztosan javul a helyzet (szakaszos vonalkorszerűsítés, műemlék állomások példászerű – szakszerű, esztétikus, utasbarát – restaurálása). Ezeket leszámítva, sok helyen az ócska csőprofilra erősített lemezes menetrendtartó évtizedek óta az egyetlen újítás, az is csak néhány vonalon.

szükséges erősíteni. Tekintettel azonban a legtöbb önkormányzat elkeserítő anyagi helyzetére, nem lehet elvárni a nagyobb méretű anyagi áldozatvállalást, alternatív finanszírozási források után is nézni kell egy-egy fővonal korszerűsítési projektje során. A regionális vonalak ugyanúgy és egyidejűleg korszerűsítendőek, mint a fővonalakat. Ha fővonalis projektre lehet pályázni, a lehető legrövidebb időn belül térségi fejlesztési projekteket is megpályázhatóvá kell tenni, csupán mindkét területen belül lehet és kell elsőbbségi sorrendet felállítani a rendelkezésre álló forrás számbavétele mellett. Módszeresen fel kell mérni a létesítmények állapotát és adottságait, azon nyomban egyeztetni kell a helyi alternatív hasznosítási lehetőségekről. Minderre a megállóhelyek elhelyezkedésének felülvizsgálatával egy időben kellene sort ejteni. A térségi szervezeti szint létrehozásával a létesítmény-hasznosítási megállapodás jogát a térségi vezetőkre célszerű átruházni. Az önkormányzatokat olyan értelemben kell rászoktatni a gazdaszerepre, hogy törődjenek a megállóhely állapotával és a területfejlesztési teendők ellátása során vegyék figyelembe a vasúttal közös érdekeket. A térségi vasúti vezetők személyében az önkormányzatok közterületekért illetékes alkalmazottjai tudni fogják, hova forduljanak észrevételeikkel. A helyi beágyazottságú vasútszervezet a személyes kapcsolat ápolására törekedhet és sokkal inkább tisztában van az önkormányzatok lehetőségeivel, így a jelenlegi létesítménykezelési szabályzat megfelelő módosítása mellett, a hatáskörök helyi szintre történő visszaállítása által szinergiák kiaknázására nyílik lehetőség („kéz kezét mos”, illetve ha pénzzel nem, az önkormányzat természetben és munkával hozzájárulhat a megállóhely, szolgálat nélküli állomás gondozásához).

„Utasnevelő” kezdeményezésekkel is próbálkozni lehet: közös erővel célszerű megértetni és megéreztetni az utasokkal, hogy a vasút értük van és bizonyos értelemben az övék, ennek megfelelően bánjanak a létesítményekkel. Lélektani okból előbb az is lényeges, hogy a helyi vasutas kollektívák ismét magukénak tudhassák a létesítményeket. Jelenleg a szolgálattevők bizonyos értelemben csak megtűrték saját munkahelyükön. Radikális szemlélet- és gyakorlatbeli változás szükséges ahhoz, hogy ismét saját világukban otthon érezhessék magukat a vasutasok¹¹, ezután az utas ha látja, hogy van gazdája az állomásnak, másként fog viszonyulni a közös használatú vasúti vagyontárgyakhoz és az új helyzet a vandálokkal együtt a fosztogató brigádokat is eltántoríthatja. Főleg külföldi helyi érdekű magánvasút esetében tudunk olyan programokról, hogy szomszédos lakosokat, törzsutasokat vonják be a megállóhelyek gondozásába: a helyi önkéntes vállalja, hogy

11 Aki ismeri a magyar vasúthálózatot, jól tudja, hogy több helyen úgymond spontán módon jött létre, vagy maradt fenn egy olyan helyi vasutas kultúra, mely azt eredményezi, hogy látszik: van gazdája a vasútnak. Legfeljebb édeskevés forrás jut a végére. Ehhez feltétlenül szükséges rugalmas, felelősségteljes középvezetők, akik a közjó érdekében nem mindig szentírásnak veszik az előírásokat – ami ebben a vonatkozásban nem fegyelmezetlenséggel egyenlő, inkább jól értelmezett kötelezettségtudásról vall. Viszont a vonalak többsége esetében a létesítmények állapota inkább a gazdátlan jelzőt idéz elő.

szem előtt tartsa a szolgálattevő nélküli megállóhelyet és szükség szerint jelezze a teendőket az ügyfélszolgálaton. Az egyszerűbb teendőket, mint virágok elültetése és locsolása, szemetes ürítése társadalmi munkában át is vállalhatja. Hazai viszonyok szerint ez utóbbi inkább közmunkában végezhető el. Viszont a Magyar Közlekedési Klubnak itthon is szerény mértékben sikerült, ösztönözni illetve összefogni az ilyen jellegű helyi kezdeményezéseket a „Fogadj örökbe egy megállóhelyet” programjával. Helyi döntési szint bevezetése és az ingatlangazdálkodásban történő szemléletváltás esetén a vasút-civilek-önkormányzat együttműködés hazánkban is nagyságrendekkel hatékonyabbá tehető az utazási kultúra növelése érdekében. Tapasztalat szerint a mellékvonali vonatok már jelenleg nem csak jóval pontosabbak fővonali társaiknál, hanem tisztábbak is. A napi karbantartást és takarítást is a térségi struktúrába érdemes utalni. Régebben egy ilyen szervezeti szint nélkül is bevált, hogy a 142-es vonal szerelvényeit éjszaka Lajosmizsén takarították ahelyett, hogy a napi vonatfordából kiemelve, Budapesten végezzék ezt a munkát. A közelmúltig ugyanezen vonatok dízelmozdonyainak napi és kisebb időszakos karbantartását a kecskeméti fűtőház tapasztalt, típusismerettel rendelkező munkatársait végezték, míg a fűtőházat be nem zárták.

- Új vonatok kellene – elsőre fapadosan is megfelel, csak legyen mivel közlekedni, és az utassal láttassuk a fényt az alagút végén, a valós fejlesztési akaratot.

Előbb a közlekedés „szoftver” oldalán, valamint a karbantartási teljesítményen és a fegyelmen szükséges javítani. Viszont időközben a regionális vasúti személyszállítás járműfejlesztése évtizedes lemaradásán is faragni kell, azaz ennek ledolgozását haladéktalanul elő kell készíteni. Fontos szempontok:

- A pályafejlesztés elsőbbsége és a költségvetési megszorítások miatt nagyon megfontoltan, alaposan kell eljárni. Bizonyára az átmeneti „fapadosabb” megoldást kell előnyben részesíteni szemben a költségesebb nyugati típusú új járművek azonnali beszerzésével. Korszerűsíteni kell, de a regionális helyközi üzemben nem lényeges a gombnyomásra nyíló ajtó. Egyszerű, az üzemeltetést és a karbantartást nem drágító, mégis korszerűbb, de főleg életszerű, az utasok által megkedveltethető megoldások szükségeltetnek.
- A MÁV egyik rákfenéje, hogy nem elég egységes a járműállománya. Túl sok döntést nem vezéreltek racionális megfontolások, élén az üzemeltetés és karbantartás hatékonysága. Ami ezt illeti, a csehszlovák beszerzés annak idején jó döntés volt. Az InterPici járművek mindenképp fontos precedensnek számíthatnak, tekintettel az esedékes azonos típusú, használt illetve korszerűsített mellékvonali jármű többéves átmeneti időszakra, nagy sorozatszámú történő beszerzésére. Említésre méltó a Szombathelyen előállított csuklós motorkocsi forgalomban levő

prototípusa, amiből végül nem rendelt a MÁV; ez a jármű esetleg kiinduló pontnak szolgálhat. Egységes, rugalmas, többféle méretben kiállítható járműmegoldásra van szükség.

- A számos műszaki paraméter közül kiemelkedő fontosságú a tengelyterhelés és a tengelyosztás. A járművek ebbéli tulajdonságait figyelembe kell venni a szabályozás korszerűsítésénél, adott esetben a motorkocsit nagyobb sebességre lehet engedélyezni.¹²
- Egyszerűen is lehet a térségekben – egyszerűsített mellékvonali üzem.

Lényeges eleme a „magyar modellnek” egyrészt a rugalmas kapacitás (nem napszak szerint kell alakítani a kapacitást, félreállítani a vonatot pedig végképp nem szabad, hanem adott vonalra pont azt a kapacitást kell allokálni, amivel csúcsforgalomban kényelmesen el tudjuk szállítani a várható utasokat – ennek alapfeltétele a rugalmas, többféle összeállítást lehetővé tevő járműkoncepció). Másik lényeges elem az egyszerűsített mellékvonali üzem. Ahol ezt a szabályozás felől lehetővé teszik, ott kisebb költségigényű, korszerűbb, rendeltetésüket betöltő biztosítóberendezések alkalmazására nyílik mód. Ami a helyi döntési szintek bevezetése a szervezet felől, az műszaki és üzemi oldalon az egyszerűsített mellékvonali üzem. Az eredmény egy rugalmasabb, valós helyi érdekeket szolgáló vasút. Ez a vasútüzem a kis vicinálison kalauz nélküli szóló motorkocsival szinte fillérekért képes, szállítani a helybeli törzsutasokat, de nagyobb csoport vagy rendezvény esetén be tud állítani többlet kapacitást.

Nem mellesleg el kellene érni, hogy a keskeny nyomtávú kisvasút területfejlesztési tekintetben ne jelentsen akkora bürokratikus akadályt (például belterületi csőátvezetés vagy az úrszelvényt érintő beavatkozások esetén) mint országos fővonal. Ezáltal is jelentősen javulna a vasút helyi elfogadottsága.

¹² A regionális üzemből a MÁV biztosra megy, konzervatív biztonságpolitikájának köszönhetően mellékvonali baleseti statisztikája nemzetközi összehasonlításban is kedvező. Ez önmagában nagy érték. Megfelelő műszaki adottságok és üzemi-forgalmi fegyelem mellett módosítható a sebességszabályozás, a regionális szolgáltatás színvonalában (eljutási időben) elérendő javulás érdekében. Kulcsfogalmak: járművek műszaki jellemzői, pályakarbantartási elsőbbségek, rugós váltók, biztosító-berendezések korszerűsítése és behatási pontok nagyobb sebességet lehetővé tevő elhelyezése.

Kecskemétre kihegyezve

Párhuzamos világok helyett többpólusú integrált térségi rendszer

Ahogy Magyarországon sokfelé, Kecskemét és térsége jelenleg is viszonylag sűrű járatszerkezettel rendelkezik. Nagyobb ellátatlan település nincsenek, viszont a város külterületein kezdődő tanyavilág, a kisebb-nagyobb tanyabokrok ellátása tekintélyes kihívás. Ezen a térfelén a vasút (kisvasúti hálózat, valamint a fülöpszállási mellékvonal) terjedelmes, a közöttől félreeső területek lakosságának lehetővé tette az autómentes közlekedését. Ha viszont a vasúti közlekedés visszaállításra kerülne és a megrendelő megszüntetne hasonló kapacitásnyi, megközelítőleg párhuzamos Volán járatot, akkor néhány kilométerrel odébb számos, a közúthoz közelebbre eső tanya lakósa járna rosszul. A közlekedés integrációjának speciális esete jelentene megoldást erre a helyzetre. Általában a busz erőssége a rugalmasság, a gerincjáratok melletti ráhordó és szétterítő járatok ellátása, a települések többségét jobban tárja fel, kivált, ha a vasúti megálló elhelyezkedése kedvezőtlen. Jó állapotában a vasút erőssége az energiahatékonyság, a nehéz közúti járművekhez képest kisebb fajlagos pályakarbantartási igény, a távolsági forgalomhoz történő gördülékeny csatlakozás, a gyorsabb eljutás, és utasok különböző csoportjainak igényeit jobb kiszolgálása: tágabb utas- és poggyásztér, nyugodtabb futástulajdonság, mellékhelyiség. A vasút ebbéli erősségei részben csak bizonyos mennyiségi és hatékonysági küszöbök fölött, kedvező hálózati paraméterek mellett érvényesülnek. Fentiek okán amennyiben vasút rendelkezésre áll és adott utasáramlatok mellett előnyei érvényesíthetők (szükség szerint kedvezőbb üzemi és közlekedésszervezési feltételek megteremtése után), akkor a vasút megtartandó és előnyben részesítendő a közszolgáltatás tekintetében. Az alapelv: vasúti gerinc, buszos ráhordás. Bizonyos értelemben a buszos gerincvonal csak szükségmegoldás. Ez nem alá-felérendeltségi viszonyt takar, ahogyan vasúti fővonal és mellékvonal között sem, és a buszokat nem kell úgymond visszaszorítani (mesterségesen illetve ésszerűtlenül végképp nem). Kizárólag munkamegosztásról, profiltisztításról van szó. Természetesen az autóbuszok a helyközi és távolsági közlekedésben is állják a helyüket, például több tucatnyi turista körutazását adott esetben könnyebb busszal megszervezni. Kerülendő viszont: a) Az olyan közszolgálati távolsági buszjárat, mely közvetlen verseng egy InterCity vagy gyorsvonati viszonylattal, amennyiben egyéb jó oka nincs a párhuzamosságnak, illetve amíg a viszonylat nem olyan erős és olyan adottságú, hogy érdemes megadni a választási szabadságot. b) Nemzetközi viszonylatok „önkéntes” átengedése a közútnak bürokratikus akadályok, vasúttársaságok szervezeti-tarifális rugalmatlansága miatt. (Távolsági példa: jelenleg a magán-busztársaságok olcsósága, vagy inkább a vasút új

határ miatti drágasága miatt a cseh-szlovák személyszállításban a vasút szerepe drámai mértékben visszaesett. Kistérségi példa: a csekély távolságra szóló nemzetközi jegy drágasága és a jegykiadási anomáliák miatt a maroknyi magyar-román és magyar-horvát 'alibi-járat' kihasználatlanul közlekedik; az emberek inkább autóval, gyalog vagy maszek kisbusszal járnak át a költség töredékeért, holott normális tarifa mellett a határon túli nagyvárosba is óránkénti közlekedésre lenne igény.) c) (Elő)városi, városközi közlekedésfejlesztés keretében a hosszú távon előnyösebb kötőtpályás lehetőségek szakmán kívüli okokból történő mellőzése (például, ha a Győr–Veszprém viszonylatot teljesen átengedték volna a közúti szolgáltatónak). A vasúti közlekedés jobb megszervezése és közútnál nagyobb arányú térnyerése tekintélyes ökológiai és nemzetgazdasági érdek, ami leginkább integráció mellett lehetséges. Sikeres integráció esetén az összességében hatékonyabb közösségi rendszer nagyobb szeletet vívhat ki magának a modal split „tortájából”, ezáltal szó sincs a buszos összteljesítmény visszavágásáról, inkább ellenkezőleg. Profilváltásra, újszerű szolgáltatások bevezetésére lehet szükség és a kötőtpályás eszközök nagyobb arányban profitálhatnak az integrációtól, mint a közúti járatok, ami nevezett okokból kívánatos is. Ebből nem következik, hogy a közlekedési integráció igényes, nehézkes, de sikerrel kecsegtető útja nem állna a buszvállalatok érdekében, mivel enélkül illetve vasút nélkül részesedésük továbbra csökkenne szemben az egyéni közúti közlekedéssel – mind addig, míg tömegképes meghajtási alternatívák híján az autós közlekedés a begyűrűző energiaválság miatt el nem lehetetlenül egyre nagyobb mértékben, vagy akár hirtelenül. (Akkor már késő lenne, vasútban és integrált közlekedési projektekből gondolkodni.)

Városi, elővárosi és helyközi közlekedés metszéspontjai

Kecskemét városa a Cegléd–Kecskemét fővonal megépítése által bekapcsolódott az országos vasútközlekedésbe, mely vonal később Kiskunfélegyháza, Szeged, Temesvár irányába tovább lett építve. A csatlakozó vonalak kiépítésére csak a Helyi Érdekű Vasutakat szabályozó törvények megalkotását követően került sor. Ezekben a vonalakon az áruszállítási feladatok kielégítése mellett helyközi, elővárosi és távolsági viszonylatokra ráhordó jellegű személyforgalom folyik (vagy folyt) a mai napig. Az elővárosi funkció a konzervipar, egyéb nagyvállalatok megalakulásával felerősödött, a kisvasúti hálózat személyszállítás tekintetében szintén elővárosi jellegű volt, a vasútüzem és a vonalak hangulata viszont jellegzetesen mellékvonali, korszerűsítés híján egy modern elővárosi rendszer nem alakulhatott ki, ahogyan máshol a vidéki Magyarországon sem.

A Kecskeméti gyárat létesítő Mercedes körülbelül 3000 dolgozója mellett az 7-8 ezres

beszállítóipari kör első becslések szerint mintegy 2.500-3.000 foglalkoztatott lehet a helyben működő illetve letelepedő ipar részesedése. A munkaügyi központ munkatársai egyelőre nem vállalkoztak annak megbecslésére, hogy az 5-6 ezer dolgozó közül hány beutazó lesz a különböző irányból, így hogy csupán annyit lehet megmondani, hogy az elővárosi forgalom előre láthatóan két éven belül több száz fővel megugrik. Ismerve a térség adottságait várhatóan a 142-es vonal részesedése lesz a legnagyobb, akár a főváros környékéről lehetnek naponta ingázó szakemberek és szakképzett munkások, melyek a német autóipari óriásnál és beszállítóinál találnak alkalmazást, de északkeleti irányban legalább Szolnokig és délben Félegyházaig terjed az alkalmas munkaerő iránti kutatás. Akár a három nevezett térségből is valószínűsíthető a napi ingázás, annál inkább, ha javul a két vicinális jellegű vonalon a vasúti szolgáltatás színvonala (menetrend, eljutási idő, majd „elővárosodás”). A 142-es esetében a már most is meglevő kétirányú forgalmi potenciál jelentősen erősödik és megfelelő kínálati menetrend után kiabál, de a szolnoki vonal kínálata is átértékelésre szorul és a 152-es vonal újranyitása annál időszerűbbé válik, ha számítunk több tucatnyi napi Mercedes ingázóval Helvécia, Ballószög, Ágasegyháza, Izsák, Fülöpszállás és a 150-ös fővonalon levő szomszédos települések környékéről, ha a képzett szakmunkások tartaléka ezen a vidéken nem is akkora, mint Szolnok vagy Pest megye esetében. Mindhárom vonal esetén egy konkrét fejlesztési perspektíva segítene minden érintett fél dolgát, megalapozott döntések meghozatalához igen hasznos lenne. Abban az esetben, ha a kisvasúti pálya az elővárosi rendszer részeként legalább 60 km/h-s sebességre kiépítésre kerülne, még a keskeny nyomtávú hálózat is részt vehetne ingázók szállításában Kiskőrös térségéről és a vonal menti településekről.

Az autóbusz szerepköre a napi ingázásban: 1. ingázók szállítása Kecskemét alsó vasútállomás valamint a nagyállomás (leendő közös MÁV-Volán pályaudvar) és Mercedes üzem illetve egyéb munkahelyek között, 2. városban és vasúti megállóval nem rendelkező, kieső városrészekben lakó dolgozók szállítása, 3. Kecskemét környéki, vasúti megállóval nem rendelkező településekben lakó dolgozók közvetlen szállítása, vagy vasútra történő ráhordása.

Lényeges, hogy a leendő „gigaprojekt” keretében, de mód-lehetőség szerint már a Mercedes nyitására időzítve gondoskodni kellene az elővárosi tarifális integrációt a kecskeméti elővárosi viszonylatokon. A helyi közös MÁV-Volán bérlet Budapest után akár az első vidéki pilot projektként segíthetne, megalapozni a leendő közös holding jövőbeni működését.

Emellett gondoskodni kell a megfelelő fizikai metszéspontokról városi és elővárosi, vasúti és buszok közlekedési módozatok közül, ami jelenleg még csak szerény mértékben valósul meg. A „gigaprojekt” emblematikus részprojektje az intermodális új pályaudvar, amellyel, hogy a városi közlekedés átrendezése keretében megszűnik az egyik vasúti megállóhely közelében sem levő belvárosi buszpályaudvar. Viszont a távolsági buszpályaudvar most is közel esik a vasútállomáshoz. Kecskemét alsó vasútállomás esetében, ahol két vonal szerelvényei megállnak, ennél nagyobb gond, hogy nincs kapcsolata a városi közlekedéssel – enélkül pedig mivel egyetlen nagyobb utasvonzó létesítmény sincs a közelében, a megálló személyszállítás szempontjából jelentéktelen. Ezt a helyzetet legkésőbb a fülöpszállási vonal újraindulására időzítve orvosolni kellene. Megfontolandó egy átlós észak-dél irányú, belvárost érintő buszvonal meghosszabbítása úgy, hogy végpontját a vasútállomásnál legyen; továbbá elképzelhető, hogy a vonatok ne a jelenlegi helyen, hanem olyan ponton álljanak meg, ahol buszvonal metszi a vasutat. Az állomás akkor töltheti be rendeltetését, amikor az elővárosi jellegű órás ütemes menetrendstruktúra kerül bevezetésre a 142-es és 152-es vonalakon és a vasúti menetrendhez csatlakozik a buszjáratok indulása, érkezése.

A Mercedes-féle ingázók vasútállomások és gyártelephely közötti szállítása elméletileg háromféleképpen valósítható meg: 1. csak gyár és nagyállomási buszpályaudvar között, 2. mindkét állomás és a gyár között külön-külön járatokkal, 3. megfelelő csatlakozás esetén a Szolnok–Lakitelek, Nagykőrös, Kiskunfélegyháza felől érkező ingázók vasúti szállítása Kecskemét alsóra és csak onnan busztranszfer. Tekintettel arra, hogy a) több száz ingázóról van szó amihez nagyobb buszkapacitás szükséges, b) a két állomásra érkező dolgozói létszám nagyságrendileg egyezhet, c) kerülendő a központi buszpályaudvarhoz csatlakozó úthálózat felesleges terhelése, és d) kerülendő az extra átszállás is, legkedvezőbb a 2. változat. A rendszeres nagyobb kerülőút elkerülése végett meg kellene vizsgálni egy busz megálló létesítését Kecskemét alsó állomás túlsó oldalán is, amire a volt malom épülete és a vágányzat közötti terület lehet alkalmas, a malomépületet megkerülve meg is fordulhatnak a buszok. A fontosabb létesítendő beszállítóipari üzemek ismeretében meg kell vizsgálni azok Mercedes buszjáratba történő esetleges bekötését. Megfontolható továbbá, hogy a majdani szerelvényfordák ismeretében a 142-es vonal felől érkező szerelvényekkel műszakváltásra be lehetne-e hajtani a Mercedes iparvágányára, letéve az ingázó dolgozók nagy részét munkahelyük közvetlen közelében és felvéve az előző műszak főleg Lajosmizse–Pest valamint Fülöpszállás irányába hazai gyekvő dolgozóit. Dupla egység közlekedtetése esetén az egyik a nagyállomásra folytatná útját, míg a másik a gyártelepre menne be. Amennyiben ez járhatónak bizonyulna azzal együtt, hogy ehhez plusz váltó és rövid csonkavágány kialakítása szükséges lehet, a transzferjáratokat

biztosító buszvállalat jelentős csúcsidejű buszkapacitást és ezáltal akár több busz beszerzését takarítaná meg.

Kétpólusú rendszerek

Kecskemét vonzaskörében két irányban és vonatkozásban célszerű egy kétpólusú rendszerre történő áttérés. a) A 142. számú Lajosmizse–Kecskemét vasútvonalra kettős, részben ellentétes irányú forgalmakat kiszolgáló elővárosi vonal szerepkörét kellene testálni, ami lejjebb a vasútvonalról szóló fejezetben kirészletezésre kerül. b) Megvizsgálva a térségi közlekedést és korszerű integrált közlekedési rendszer bevezetését feltételezve, indokolt egy kétpólusú Kecskemét+Félegyháza elővárosi-térségi rendszer kiépítése. Jelentős körülmény, hogy jelen állás szerint Félegyháza az ütemes struktúrában feles pók szerepkörét tölt be, miközben a Budapest–Kecskemét eljutási idő egyelőre nem teszi lehetővé Kecskemét egész órás pókként történő kiépítését. Viszont ahogyan előrehalad a reménybeli városi "gigaprojekt", ezzel párhuzamosan elő kellene készíteni a menetidő egy óra alá történő leszorítását és ezzel együtt Kecskemét új intermodális pályaudvara mintaszerű órás pókká léphetne elő. Konceptciónk szerint átmeneti jelleggel Nagykőrös betöltene az „órás pók” szerepét – ez a város ugyan nem vasúti csomópont, de a valóságban is kialakítandó a megfelelő „vasútpótló” buszjárat-szerkezet, amennyiben az elméletileg kialakítható viszonylatok találkoznak az utazási igényekkel és a közúthálózat lehetőségeivel. Kecskemét számára eközben a lehető legjobb kínálati, átmeneti jellegű menetrendstruktúrát kell kialakítani; addig viszont nem tudjuk minden irányba az optimális átszállási lehetőséget biztosítani, amire csak egy pók képes az ütemes struktúrában. Például el kell döntenit, hogy adott vonathoz Cegléd–Pest vagy Szeged irányába, adott esetben a 140-es vagy a jelenleg csak részben ütemesített 150-ös vonalon járjon „valódi” csatlakozás – lásd a helyi vasutasok által kidolgozott „kínálati”, az utasok zömének ismert igényeire alapuló menetrend-javaslatokat.

Országos mértékben is Kecskemét térségében találkozunk a vasúti és buszos közszolgáltatás közötti párhuzamosságok legeklatásabb példáival. Első sorban sem a lakiteleki oldalról, sem a kisvasút jelenleg közlekedésileg elhanyagolt vonzasköréről van szó. Az újraindításra esélyes 152-es vasútvonal térségében részleges párhuzamok állnak fenn busz és vasút között, ahogyan ez országosan sok helyütt megfigyelhető. Itt kisebb vasúti és buszos kapacitások alkalmazása mellett kialakítható az egymást kiegészítő járatszerkezet, mely a kistérség optimális kiszolgálását képes biztosítani. Az igazán eklatáns példa a javasolt kétpólusú rendszer Kiskunfélegyháza–Kecskemét tengelye. Ebben a „versenyben” a vasút eljutási idő és komfort tekintetében nyeresre áll, viszont a

buszok sűrűn közlekednek és főleg Félegyháza központjából indulnak, ahonnan busszal csak nehézkesen lehet kijutni az állomásra. Meg kell vizsgálni, hogyan tudjuk helyközi forgalom tekintetében is optimalizálni a Kiskunfélegyháza–Kecskemét–Nagykőrös–Cegléd vasúti tengelyt, a meglévő kapacitások és járatok felhasználásával, szükség esetén nagyobb kapacitás illetve személyvonati kiegészítő járatok beiktatásával – mellesleg így lehetne igazán hasznos a Városföld és Félegyháza között kiépített, ütemes távolsági forgalom szempontjából felesleges kétvágányú pályaszakasz. Kiskunfélegyházán bevezetésre kerül a ráhordó helyi buszjárat és a két nagyváros viszonylatában megszűnik a tökéletesen párhuzamos buszos kínálat.

Mindkét városba sugár irányú, elővárosi jellegű vasúti és buszos gerincjáratok érkeznek, a nem gerincvonalon felsorakozó települések felől ráhordó buszjáratszerkezetet kell kialakítani, optimalizálva a meglévő szerkezetet és kiegészítve hívóbusz/tanyabusz jellegű szolgáltatással. Utóbbiakat a Volánnal szerződéses viszonyban álló helyi vállalkozók, falugondnokok szolgálhatnak ki, a Kunság Volán üzemszervezésében és Volán tarifa szerint.

Lelakolt fűtőházak helyett hatékony helyi kiszolgálás

A mellékvonalak szüneteltetése és egy jellegzetesen „menedzser-szemléletű” döntés következtében a kecskeméti fűtőházat 2010-ben bezárták, tekintet nélkül arra, hogy a Mercedes beruházás által gerjesztett, reménybeli vasúti teherszállítási és kocsirendezési tevékenységgel kapcsolatban a közeljövőben rendszeresen felmerülhetnek műszaki és karbantartási feladatok. Másrészt a 142-es vonal kecskemét–lajosmizsei szakasza és a 152-es vonal a döntés idejében lehetőségként már felsejlő újraindítása miatt is célszerű, az ott használt motorkocsik részére helyi karbantartási kapacitást fenntartani.

A bezárásig a kecskeméti fűtőház munkatársai 28 éves tapasztalattal, 1982-83 óta végezték tevékenységüket. A dízelmozdonyok és motorkocsik „napivizsgálatára” 48-60 óránként kerül sor és kb. 3 emberórányi munkát (3 fő együttes munkája esetén 1 órát) igényel. Ilyenkor a fék-, víz-, villanyrendszerek és a tűzvédelem szempontjából szemrevételezik a járművet, valamint elvégzik a kisebb futó javításokat. Ezen kívül jelenleg Hatvanban végzik havi jelleggel az R-vizsgálatot (Revízió, kb. 8 óra), illetve negyedévente az A-vizsgálatot (2 nap), és két évente a legalaposabb B-vizsgálatot (1 hó).

A kecskeméti fűtőház legnagyobb feladata a köztudottan dízelüzemű 142-es Budapest–Kecskemét vonal dízeljárműveinek a karbantartása volt. Az akkoriban 77 darab ingavonat számára ráadásul 2007-ig (kb. 25 éven át) Lajosmizsén kocsivizsgáló kapacitást tartottak

fenn, így hogy a teljes vonal napi kiszolgálása a vonal „vidéki végén” történt, hatékonyan üzemidőn kívül. Nemrég készült el egy jelentős beruházás, a korszerű üzemanyag-vételezési bázis, így a mozdonyok továbbra éjjelente Kecskemétre járnak be mozdonyvonatként üzemanyagot vételezni. Ennek ellenére kisorozzák a vonatokat a vonal fővárosi végén, hogy ott napközben, üzemidőben a kocsivizsgálatot végezzék és a mozdony az Istvántelki műhelyre álljon be. Utóbbi helyen nem áll rendelkezésre dízelmozdonyra szakosodott személyzet, ennek ellenére a napvizsgálatot az ottani, villanymozdonyokhoz értő személyzettel végeztetik, azzal az eredménnyel, hogy az utóbbi hónapokban (a mozdonyvezetők, helyi forgalmi szolgálattevők szerint) jelentősen megnőtt a vonalon a meghibásodás miatti késések és vonatkimaradások száma. Jelenleg a fűtőház még egy adminisztratív jellegű döntéssel újranyitható, a dolgozók többsége újra munkába tud állni, illetve új szolgálati helyéről visszahelyezhető. Ezért nem kellene késleltetni a döntést: a 152-es vasútvonal újraindításával együtt kerüljön le a lakat a fűtőházzal és az itteni dolgozók szakértelmét felhasználva, álljon helyre műszaki értelemben a rend a 142-es elővárosi vonalon, biztosítva a kecskeméti regionális közlekedés motorkocsis üzemének napi karbantartását is. Kívánatos, hogy a környezetkímélő vasúti teherszállításnak minél nagyobb részesedése legyen a Mercedes gyár és beszállítóipara áruszállításaiból. Ennek érdekében minden tekintetben tenni kell, a helyi fűtőház és szolgáltatásai pedig fontos előfeltétele a hatékony és megbízható vasúti kiszolgálásnak.

A kisvasúti fűtőházat – személyi oldalról nézve –, nehezebben lehetne újra üzembe helyezni. Személyzete (a nagyállomási fűtőházhoz képest) kisebb mértékben állna rendelkezésre. 2010 január 31-i hatállyal 11 mozdonyjavító szakembert elengedtek, 7 főt végkielégítéssel bocsátottak el, a többiek Kiskunhalason vagy Szegeden szolgálnak tovább államvasúti cég kötelékében. Április 31-én újabb 11 dolgozó vált meg itteni szolgálatától, 3-man máshol dolgoznak tovább, 8 fő munkaviszonya végkielégítéssel szűnt meg.

A helyi vasútvonalak optimális bevonása a térségi és elővárosi rendszerbe

142-es vonal

A Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vasútvonal egyértelműen kétirányú elővárosi jellegű lenne, ezzel szemben mellékvonali adottságokkal rendelkezik és főleg a kecskeméti végén elavult, leamortizált vicinális jellegével tengődik. Megépítése óta a vonal kényeszerű

kettéosztottságban szenved – bár nem így tervezték, történelmileg mégis így alakult az építkezés ütemezése és a két szakasz eltérő üzemeltetése miatt. A Budapest–Lajosmizse HÉV társaság kezdettől tervezte az 1889-ben átadott vasútvonal Kecskeméig történő továbbépítését. Taktikai, üzleti megfontolások és viták azonban elodázták ezt a lépést, csak 1905. februárban nyitották meg a hiányzó szakaszt. (A HÉV társaság a városi támogatás emelésében bízott, a város pedig abban, hogy a társaság lépni kényszerül¹³; nehezen állt össze a továbbépítés anyagi fedezete, bizonytalanná vált az építendő vonalszakasz jövedelmezősége illetve a támogatás megtérülése: az OMÁV 1891-ben történő államosítása miatt a Cegléd–Kecskemét vonal is MÁV kezelésbe került, ezért az új vonal megépítésével nem lehetett a fuvardíjak mérséklése irányába hatni.)

A Mercedes beruházás jó alkalmat szolgáltat a kettéosztottság megszüntetésére, maga a vasútvonalnak és vonzásokörzete közlekedésének újraértelmezésére. Jelenleg ez a vonal az egyetlen, a fővárost közvetlenül elérő elővárosi vonal, melyet a korszerűsítés messzemenően elkerült. Az esztergomi vonal villamosítása után ez lesz az egyetlen nem villamosított elővárosi vonal.¹⁴ A helyi szakemberek, mozdonyvezetők szinte egyöntetű véleménye szerint a vonal fő gondja nem dízeles voltája, hanem kettéosztottsága és az elavult, főleg Budapest felé nem megfelelően karbantartott pályainfrastruktúra, valamint az efféle korlátokból származó szegényes, csak jóindulattal ütemesnek mondható menetrend. A Mercedes gyár üzembe helyezésére időzítve célszerű, megszüntetni a vonal kettéosztottságát, érdemben létrehozva a főváros és vidéki nagyváros közötti második összeköttetést és lehetővé téve a munkavállalóknak, hogy Pest megye, vagy akár a főváros 142-es vonal által felfűzött déli részeiből ingázzanak Kecskemétre. Alábbi intézkedések vezethetnek az áldatlan állapotok fokozatos megszüntetéséhez. Első körben össze kellene ültetni menetrendszerkesztők és budapesti pályavasutasok egy csoportját, hogy egyeztessék azokat az intézkedéseket, melyeket egy ITF-szerű menetrend bevezetése érdekében meg lehet és kell hozni limitált forrásból, mivel hogy a vonal forrásigényes teljeskörű rehabilitációja egyelőre nincs napirenden: vonatkeresztesési lehetőségek megteremtése/visszaállítása, esetleg technológiájának korszerűsítése, lassújelek felszámolása, állomásközpontok menetidejének lerövidítése. A vonal Kecskeméthez tartozó részén jobb a pályaaállapotok, mivel az itteni pályavasúti vezetők kezdeményezésére 2005-ben sikerült a Kecskemét–Lajosmizse szakaszt a 140-es vonal

13 „Aki ezt a vasutat építette, nem olyan ostoba ember volt, hogy végcélul azt tűzte ki, hogy csak egy homobuckába végződő zsákvasutat építsen.” (Kecskemét c. hetilap 1889. évf. 17. és 32. sz.) Azóta nyilvánvalóan sokat fejlődött, viszont ma sem ez a község a vonal fő célpontja, hanem megfelelő összeköttetés esetén mindkét irányból jóval többen utaznának a Lajosmizsén túl levő nagyvárosba.

14 Ezáltal a két dízeles 2-es és 142-es vonal többek által javasolt átkötése sem lesz már időszzerű, mely közvetlen Esztergom–Kecskemét valamint Óbuda–Kőbánya-Kispest kapcsolatot eredményezett volna. A 142-es vonal rákfenéje azonban a korszerűsítés elodázása és az átszállási kényszer.

korszerűsítése során kinyert anyagok felhasználásával felújítani. A kissugarú ívek kivételével a pálya 80 km/h-val járható lenne, amihez viszont számos biztosító berendezés behatási pontját át kellene helyezni, amelyek 60 km/h-s sebességre lettek kialakítva – ez már viszonylag költséges művelet, de kellő akarattal megoldható lenne. Ezen felül főleg a Kecskemét–Lajosmizse szakasz megállóhelyeit át kellene tekinteni. Jelenleg számos esetben feleslegesen áll meg a motorvonat a gyér forgalmú, viszonylag sűrű elhelyezésű megállóhelyeken. Ezeket feltételes megállási rendben célszerű megtartani, mivel több, közúton csak körülményesen elérhető, a buszjáratról félreeső tanyabokor lakosainak közlekedését biztosítja a vasút – illetve biztosítaná kínálati menetrend esetén, mert ha az ember be tud menni, de megfelelő időben nincs lehetősége, visszautazni, nem biztos, hogy tudja magát függetleníteni az autótól. Második körben a pálya nem felújított nagyobb részének leamortizált állapota miatt a teljeskörű felújítást, rehabilitációt kell megtervezni és ezt a viszonylatot is korszerű elővárosi vonallá kell kiépíteni.

Volt(†) és létesítendő(+), illetve felülvizsgálandó(o) megállóhelyek (Kecskemét–Lajosmizse)

+ Kiskőrösi út – Tramtrain üzem bevezetése esetén az itt feltételes megállási rend szerint létrehozott megálló főleg a hivatásforgalom kiszolgálásán javítana, a villamos szerelvények így közelebb vinnék néhány munkavállalót munkahelyéhez.

+ Dózsa György út – Kizárólag a hetényegyházi tramtrain üzem bevezetése esetén megfontolandó egy megállóhely létesítése a főúttól délre, a közintézményekhez, boltokhoz, úszoda-bejárathoz közelebb, mint Máriaváros állomás.

o Máriaváros – Kecskemét alsó, a vonal 152-essel közös első városi állomásának a helyzete már feljebb került áttekintésre. Máriavárosban jelenleg a lajosmizsei oldal utasai közül jóval többen szállnak le, mint Alsón – szinte mindenki, aki nem utazik tovább a 140-es fővonalon vagy távolsági busszal, illetve akinek nem a nagyállomás környékén van dolga. Máriaváros közelében strand, sportuszoda és sportcentrum, több iskola és közintézet található, a belváros is innen hamarabb érhető el, mint továbbutazva a nagyállomásra, vagy a közlekedési kapcsolatokat nélkülöző Kecskemét alsó felől. A gondozott összképet nyújtó állomás helyzetét nehezíti, hogy „el van dugva”: a Dózsa út, Tatár sor felől közeledve az ember nem lát semmi vasútállomásra utaló jelet, ha nem tudja az utat, gyalog vagy gépkocsival nehezen megtalálható. A megfelelő közúti összeköttetés hiánya miatt buszvonalat nem lehet közvetlenül az állomás épületéhez bevezetni, jelenleg a Dózsa úton közlekedő buszokkal, vagy az 5-ös járat Tatár sor megállóhelye felől megközelíthető az állomás, illetve vonatról leszállva a belvárosi utcék. Az újragondolt

járatstruktúrában elképzelhető pl. Szent Miklós utca–Tatár sor vonalvezetés mellett egy buszmegálló létesítése az állomástól néhány méterre. A várossal együttműködve, a gigaprojekt keretében indokolt lenne némi tereprendezés, a sínek menti biztonságos gyalogjárda és kerékpársáv megépítése, a főút illetve lakónegyed felől jelzőtáblák felállítása. Figyelembe kell venni a lehetséges hetényegyházi tramtrain üzem várható adottságait, műszaki paramétereit – továbbá új helyzetet teremtene egy Dózsa úti villamosmegálló létesítése, mivel valószínűsíthető, hogy az utasok nagy többsége inkább az új megállót venné igénybe. A budapesti vonatok továbbra Kecskemét alsón és Máriavárosban állnának meg.

† Széktó – Korábban itt feltételes megállóhely volt, Máriavárostól mindössze néhány százméternyi távolságra. Tramtrain üzem mellett feltétlenül újra létesítendő. Az itt található nevelési intézmény, turisztikai és szabadidős létesítmények jobb kiszolgálása mellett a közeli új lakópark, uszoda, kórház, iskolák is indokolják a megállást, továbbá Kecskemét legnagyobb lélekszámú városrésze innen busszal jól megközelíthető.

† Máriakápolna – A történelmi megállóhely újralétesítése az itt levő Elizka Ökolakópark miatt különösen indokolt. Jelenlegi üzemviszonyok mellett feltételes megállóként kellene kialakítani, tramtrain üzem mellett csak a villamosszerelvények szolgálják ki. A Nyugati Körúton létesítendő buszjárat biztosítaná a ráhordást, terítést; a helyi járatszerkezet újragondolásakor egy olyan kertvárosi ráhordó-terítő körjárat is megfontható, mely egyszerre Máriakápolna és Miklóstelep megállóhelyeket érintené és körút felől a Petőfiváros nyugati részét is kiszolgáltatná. További vizsgálatot igényel ennek infrastrukturális szükséglete, miképpen létesíthető a körjárat illetve hogyan alakítható ki az optimális intermodális kapcsolat. A jelenlegi 29-es járatnak is feltétlenül megállót kellene létesíteni Máriakápolna vasúti megállóhely mellett, itt lehetne az új körjárat végpontja, fordulója is.

o Miklóstelep – Jelenlegi üzemviszonyok mellett feltételes megállóként kellene megtartani, tramtrain üzem mellett csak a villamosszerelvények szolgálják ki. Közeli csárda, tejtermék vizsgáló állomás és szociális otthon található. A délnyugatra elterülő kertvárosi részt buszjáratok tárják fel illetve szolgálják ki (19 ill. 15,29) a vonathoz sokkal rendszeresebben¹⁵, emellett a vasúti megálló csak kiegészítő szolgáltatást nyújt és főleg azon utasok használják, akiknek a vasúttal történő utazásból valamilyen előnyük származik (továbbutaznak vasúton, ingyen vagy kedvezményesen utaznak, a megálló

¹⁵ A szerkesztő egyik vasutas barátja gyakran időzik az egyik közeli telken; bevallása szerint rendszerint busszal megy ki, esze ágában sincs, megvárni az egyik ritka vonatot. (szerk.)

mellett van telkük). Főleg kínálati menetrend és a „gigaprojekt” keretében javasolt hetényegyházi-kerekegyházi tramtrain üzem megvalósítása esetén felül lehetne vizsgálni a terület buszjáratszerkezetet, a vasúti villamosvonalra történő ráhordás érdekében.

o Úrihegy – Korábban Kunszentmiklósi út megállóhely. Jelenlegi üzemviszonyok mellett csak feltételes megállóként kellene megtartani, tramtrain üzem mellett a villamosszerelvények szolgálják ki. Itt is a 15/29-es városi buszjárat nagyjából párhuzamosan közlekedik, amelyet a „gigaprojekt” keretében javasolt villamosjárat hívatott kiváltani. A megálló vegyesen helyi lakókat, hobbikert tulajdonosokat szolgálná ki (jelenleg inkább csak potenciálisan, az ütemes kínálati menetrend hiánya miatt).

† Vágójárás – Később Kuti erdő, majd Belsőnyír volt a valamikor az 1950-es években, vagy 1960-as évek elején megszüntetett megállóhely neve.¹⁶ Tramtrain üzem bevezetésekor a jobb helyi kiszolgálás érdekében megálló létesítését kellene megfontolni a régi helyén vagy közelében, ez előnyös lenne a település elejének jobb kiszolgálása érdekében.

o Hetényegyháza – Történelmileg Kisnyír elágazó állomás volt a neve, az itt kiágazó kerekegyházi szárnyvonal első megállóhelyének neve Hetényegyháza volt. Figyelembe véve a lehetséges tramtrain üzem várható adottságait, műszaki paramétereit gondoskodni kellene az állomásépület felújításáról, környékének rendezéséről, utastájékoztatásról, parkoló kialakításáról. Amennyiben nem valósulna meg a tramtrain üzem, legalább órák Budapest–Kecskemét ütemes összeköttetés mellett megfontolandó a Hetényegyháza–Kecskemét helyi betétjáratok bevezetése a buszok kiváltására, hetényegyházi ráhordó-terítő körjáratral együtt. A megcélzott ütemezéshez ki kell alakítani a szükséges pályaviszonyokat (megállóhelyközi menetidőket) és keresztezési lehetőségeket.

o Nagynyír – Feltételes megállóként meg kell tartani. Gyéren lakott tanyavilág, főleg munkaszüneti napokon bizonyos kirándulóforgalmat is bonyolít, ezért a táblás megállóhelyen kirándulócsoporthoz befogadó esőbeálló, pihenő létesítése célszerű lenne. Megtartását a hiányos közúti kapcsolat is indokolja.

o Alsóméntelek – Megtartása feltételes megállóként indokolt. Tanyavilág, a megállóhely megtartását a hiányos közúti kapcsolat is indokolja.

o Méntelek – Viszonylag gyér utasforgalma miatt jelenlegi üzemi feltételek mellett

¹⁶ Így a 1943-mas menetrendben Lennon15 felhasználó szerint
<http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=kcma>

megfontolandó a feltételes kiszolgálása. Bolt, kocsmá, iskola van a faluban, a körülvevő tanyabokrok központja. Párhuzamos Volán járat, a jobb munkamegosztás, integráció érdekében meg kellene vizsgálni buszmegálló létesítését, a buszjáratok szerkezetét és menetrendjét. Máriaváros vasútállomás, a rövidebb menetvonal és menetidő számos helyi utas számára kedvezőbb lenne, mint a Volán busz által kiszolgált viszonylat. Órás ütemes kiszolgálás, a kedvezőbb budapesti összeköttetés megteremtése, valamint városi közlekedéssel való tarifaközösség esetén várhatóan nő a megállóhely jelentősége és a vasút elfogadottsága a helyi lakosság körében. Ez kisebb mértékben a tanyasi megállóhelyekre is vonatkozik.

o Felsőméntelek – Megtartása csak feltételes megállóként indokolt. Gyéren lakott tanyavilág.

o Klábertelep – Megtartása csak feltételes megállóként indokolt. Használton kívüli rakodóvágánya van. Gyéren lakott tanyavilág, megtartását a hiányos közúti kapcsolat is indokolja.

o Lajosmizse alsó – Közelebb fekszik a településközponthoz mint az állomás, piac mellett. Ezért az önkormányzattal együttműködve indokolt lenne a megállóhely színvonalának emelése (szolid esőbeálló, utastájékoztató, padok javítása, majd rendes peron kialakítása, valamint rendszeres gondozás). A vonal színvonalát emelő javasolt intézkedések meghozatala (kettéosztottság megszüntetése, részbeni felújítás, ütemesítés, majd átfogó korszerűsítés) a megállóhely forgalma várhatóan mindkét irányban a jelenleginek többszörösére nő meg.

152-es vonal

A vasútvonalon a személyszállítás 2007. márciusa óta szünetel. Teherszállítás a Kecskemét felé eső szakaszon van, főleg cellulózt, azaz papírgyártáshoz használatos faaprítékot szállítanak számottevő mennyiségben. MAN erőforrással remotorizált, Voith hajtóművel, szg. vezérléssel, felújított ülésekkel rendelkező Bz motorkocsik biztosították a személyszállítást. Megfontolandó az összekötés a 153-mas kalocsai vonallal, illetve a jobban ütemesítendő. Jobb csatlakozások rendszerét kell kitalálni a korszerűsítendő 150-ös vonal majdani budapesti zónázó és személyvonataival, esetleg átkötés Szabadszállásig vagy akár Kunszentmiklósig is (felváltva Kalocsával?).

Infrastruktúra: jelenleg 70-es pálya, de gyakorlatilag csak 40-nel járható; felemelése 80-ra indokolt számos lassújel megszüntetése mellett. Ennek költségvonzata jelentős, de

arányosnak mondható. Szemmel látható, hogy a felépítmény karbantartása során a mindenkor rendelkezésre álló, gyakran nem odavaló anyagokat alkalmaztak. Az alépítmény helyenként javításra szorul. Egyes behatási pontokat a sebesség növelése érdekében át kell helyezni. A Kiskőrösi úti átkelő biztosító berendezése hosszú hónapok óta szabálytalanul üzemel.

Térségi Vontatás Szolgáltató Központ TVSzK

Volt(f) és létesítendő(+), illetve felülvizsgálandó(o) megállóhelyek

+ „TescObi” – az új megálló kialakítására kész tervek vannak, létesítése hagyományos motorkocsis üzem mellett is indokolt az újrainyitásra időzítve. Közelében számos áruház, a főiskola műszaki kara, az Izsáki úton túli kórház, valamint a Könyves Kálmán körúton túli lakónegyedek kiszolgálása is lehetséges. Megnevezése a közeli városrész illetve a volt állomás nyomán Korhánköz lehetne, vagy Wéber Ede út (a közút itt a vasútépítető nevét viseli).

+ Mérleg utca – tramtrain üzem és feltételes megállási rend bevezetése mellett, dinamikus gyorsulással rendelkező könnyű szerelvényel kiszolgálva, megálló létesítése indokolt a pálya mindkét oldalon kiterjedő lakónegyedek kiszolgálásához. Addig a helyi lakosok a közeli „TescObi” megállót, valamint a (28-as, 6-os és 1-es) városi buszjáratokat vehetik igénybe.

A „gigaprojekt” keretében a jelenlegi 28-as és 6-os járatok részben az új elővárosi vasútvonal által helyettesítendőek. Másrészt megfontolandó a 6-os/28-as busz nyomvonalának részbeni integrálása más buszjáratba, mely ráhordó-terítő jellegű funkciót is ellátna (vasúti megálló és lakónegyed távolabbi részei közötti kapcsolat) és a belváros vasúttól eltérő útvonalon történő megközelítését tenne lehetővé. Ügyelni kell eközben arra, hogy az utasok nagy többsége jobban járjon, bevált struktúrák csak jó okkal kerüljenek megbolygatásra.

Némi megfontolást igényel a többi, Kecskemét alsó és Helvécia állomás (Szabó Sándor-telep) között elképzelhető megállóhely létesítésének időzítése is. Ezeknek leginkább a „gigaprojekt” keretében megvalósítandók, tramtrain illetve light rail jellegű elővárosi szerelvények által hatékonyan kiszolgálhatók. Motorkocsival, a jelenlegi szabályozási és belső elszámolási feltételek mellett nem kívánatos a túl sűrű megállási rend (lásd lajosmizsei oldal). Ha viszont már az újrainyitáshoz időzítve feltételes megállási renddel létesülne az egyik-másik megálló, akkor a lakosok addig is megszokhatják a kötőtpályás összeköttetést (ami nem utolsó sorban az új lakónegyed esetében előnyös lenne). Többek

közt Nagykőrös, Budapest vagy Kiskunfélegyháza, Szeged viszonylatában már az átmeneti motorkocsis kiszolgálás mellett vonzó alternatívát képezne a közösségi közlekedés, de a vasút a távolsági buszpályaudvarral is optimális kapcsolatot kínál, városi busszal kiegészítve pedig a Hunyadvárossal, a Szentistvánvárossal és a repülőtérrel.

+ Alsószéktó – a pályáiv magaslatában levő átkelőnél (Téglás utca, Párkány utca meghosszabbítása) indokolt egy megálló létesítése az ipari beruházásokhoz kapcsolódó új lakónegyed kiszolgálására. Ügyelni kell arra, hogy – főleg a korszerű, legalább 20 perces követést biztosító tramtrain üzem bevezetéséig – az Izsáki út felől biztosítva legyen a lakónegyed busszal történő optimális kiszolgálása. Első intézkedésként az 1-es járat a kollégiumi bekötő út helyett az új lakónegyedben mehetne körbe (kollégiumot 1A-ként csak a diákforgalom csúcsidejében kiszolgálva). Amennyiben már hagyományos motorkocsis üzem mellett létesül a megálló, meg kellene vizsgálni a városi busz menetrendjét és a környék járatszerkezetét annak érdekében, hogy már ebben az átmeneti megoldásban busz és vasút értelmesen kiegészítsék egymást.

† (+) Korhánköz (Homokbánya) – szállítási igény hiányában nem javasolt az állomás régi helyén történő visszaépítése, viszont – tramtrain üzem mellett – mintegy háromszáz méter odébb (Fülöpszállás irányába, a szivattyútelep előtt) megállóhely létesülhet a Homokbánya Kollégium kiszolgálására. A pálya felől a sűrű lombon keresztül látótávolságra van a kollégium, környezetrendezés és gyalogosút kiépítése szükséges lenne. A busz nyilván nem igényel ráyaloglást, viszont a vasút más célpontokat, viszonylatokat szolgál ki hatékonyan, mint a jelenlegi 1-es buszjárat.

+ Névtelen utca – az autópályahíd után Fülöpszállás felé mintegy fél kilométerre, a közúti átkelő előtt megállóhelyet célszerű létesíteni a vasúti pálya közelében lakók jobb kiszolgálása céljából. A megállóhely neve Kadafalva is lehetne.

† Beretvástelep – a Helvécia állomás közelében levő volt megállóhely újbóli létesítése főleg a csekély távolságra való tekintettel nem javasolt.

o Köncsög – a kisforgalmú megállóhelyet feltételes megállási rendben célszerű kiszolgálni.

o Ágasegyházi tanyák – a kisforgalmú megállóhelyet feltételes megállási rendben célszerű kiszolgálni.

o Agárdytelep – a kisforgalmú megállóhelyet feltételes megállási rendben célszerű kiszolgálni. Az italüzem dolgozóinak vasúti utazását lehetővé tehető, korábban az üzem teherkiszolgálását is a vasút látta el.

o Uzsovicstelep – a kisforgalmú megállóhelyet feltételes megállási rendben célszerű kiszolgálni, közúton nehezen megközelíthető lakóházakat szolgál ki.

† Fülöpszállás Delta – történelmi érdekesség ez a megállóhely, ahol régebben feltételes módban álltak meg a 152-es vonal szerelvényei a helyi lakosok, egy vasutas család érdekében. Bár ezen a helyen ma is laknak, főleg az állomás közelsége miatt a megállóhely reaktiválása még feltételes megállási rendben sincs napirenden.

A lakitelki oldal

A Szentés illetve Lakitelek központú, nyugaton Kecskemét és Kiskunfélegyháza által, keleten Kunszentmárton és Oroszháza által határolt, északon Szolnokig és délben Hódmezővásárhelyig terjedő vasúthálózat külön kis világot alkot.¹⁷ Első elemei az 1888. évi második HÉV törvény idején alakultak (Kiskunfélegyháza–Csongrád, Kecskemét–Tiszazug), ami az előző századforduló körül szakaszosan kiegészült. Itt találjuk az egyik legfiatalabb magyar térségi hálózati elemét is, az 1952-ben átadott Lakitelek–Kunszentmárton vonalat.¹⁸ Tekintettel a Mercedes által generált új forgalmakra, a jelen keretben kulcsfontosságú a Kecskemét–Szolnok összeköttetés, ezért első sorban ezt a vonalat vizsgáljuk meg közelebbről, kimutatva annak korszerűsítésének, felgyorsításának a módját. Felvezetésképpen viszont a térségi hálózat egészének jellegét és jelentőségét tekintjük át röviden, kiemelve a potenciális interrégió-jellegű összeköttetéseket is.

A vasúti térképet nézve, helyismerettel felvértezve és korszerű szakmai elveket alkalmazva, könnyen meg lehet állapítani, hogy a 100-as, 120-as és 140-es fővonalak által bekeretezett dél-alföldi vonalhálózat üzemeltetése a jelenleginél nagyságrendekkel hatékonyabban képzelhető el. Jelen dolgozatban első sorban az X-alakú lakitelki kishálózat érdekel, melyet nyugaton a 140-es fővonal, keleten a hozzá képest inkább térségi jellegű (nem villamosított, végig egyvágányú, közepes forgalmú) 130-as fővonal fogja össze. Viszont tekintettel a térségünket érintő, vagy ide irányuló távolsági közlekedési igényekre ki kell tekinteni a nyugat-kelet irányú, Szegedet Békéscsabával összekötő 135. sz. vonalig, sőt egészen az államhatárig. A határral párhuzamos 121-es vonal szenved a szegedi Tisza-híd hiányától, mely a háború után nem lett helyreállítva, újjáépítése leghamarabb középtávon várható. A 121-es vonal térségéből csekély a térségünkbe irányuló vasúti személyforgalom. Viszont ezen a ponton Makó városát

17 A szerkesztő összefutott olyan német vasútbaráttal, aki házi vonalának tekinti a Lakitelek–Kunszentmárton vonalat, a térségi hálózat legfiatalabb elemét, és a különleges mellékvonali hangulat kedvéért évente többször felkeresi a térséget.

18 Ez a vonal a Budapestet délről elkerülő, máig sem létesült teherforgalmi összeköttetés részét képezte volna, annak befejezése esetén fővonallá építették volna ki.

érdemes említeni, mert pont az innen kiágazó a 130-as vonal létesítene kapcsolatot Kecskemét és Kiskunfélegyháza térségével, ráadásul Makó felől a legtöbben utaznának innen térségünkbe és azon túl Budapestre – ha csak a 130-as vonal déli szakasza nem szünetelne a 2009-2010. menetrendi év óta. A jelentős közbenső helyközi forgalom nélküli, viszonylag jó állapotban levő vonalszakasz reaktiválása legalább két okból indokolt lenne:

1. A Makó–Hódmezővásárhely viszonylatot beruházási igény nélkül, adott sebességen is hatékonyan kiszolgáltatná (a busznál gyorsabban, ami feltételes megállási rend bevezetésével még fokozható, ezáltal pénzügyi és üzemi lehetőség teremthető az egymást kiegészítő, ráhordó-terítő járatszerkezet kidolgozására, így a térségi busz-vonatrendszer hatékonyabbá tételére).
2. Interrégió viszonylatba bekapcsolva a teljes 130-as vonalat, térségünkbe és Budapest irányába lerövidülne a vasúti menetidő és legfeljebb egy átszállással megteremthető az összeköttetés Makó és Kiskunfélegyháza, Kecskemét és Budapest között. Az érintett vonalak korszerűsítése, gyorsítása révén (mint lejjebb a 145-ös vonalra részletezzük) viszonylag csekély beruházási szükséglet mellett vonzóbb, magasabb színvonalú szolgáltatás nyújtható, az eljutási idő így a jelenlegi öt közvetlen budapesti buszjárat szintjére csökkenthető.

Meg kell vizsgálni, hogy a térségben a következő interrégiós viszonylatok miképpen teremthető meg annak érdekében, hogy ésszerű szerelvényfordák keretében a legnagyobb számú utazási igényt lehessen átszállásmentesen kielégíteni. A Mezőhegyes–Oroszháza–Mezőtúr viszonylat kiszolgálása jelenleg is megoldott a battonyai meghosszabbítással együtt, ami valószínűleg meg is felel a legerősebb utazási irányoknak; a többi irányt Mezőhegyes, Mezőtúr–Szarvas felől átszállással kellene kiszolgáltatni – középtávon az órás ütemes kiszolgálás infrastrukturális és egyéb feltételeiről kellene gondoskodni. Makó–Hódmezővásárhely illetve Oroszháza felől Szentesen keresztül Kiskunfélegyháza, Kecskemét és Szolnok illetve Budapest viszonylatában kellene a leghatékonyabb kapcsolatokat kialakítani. Hódmezővásárhely–Kiskunfélegyháza jelenleg egyrészt Szegeden keresztül egy átszállással kerék negyedórával gyorsabban szolgálható ki, másrészt a jelenlegi menetrend szerint már létezik a Hódmezővásárhely–Szentes–Kiskunfélegyháza átkötés, mely vonatok a városközi személyszállítás kisebb részét, valamint az érintett kistérségekből többirányú elővárosi jellegű forgalmakat bonyolítanak. Az eljutási idő a vonalak felgyorsítása mellett a vasúti alternatívához képest is kiegyenlíthető. Vizsgálni kellene a makói vonalszakasz reaktiválása utáni közvetlen Makó–Kiskunfélegyháza–Kecskemét létesítését, mely bekapcsolódna a Kiskunfélegyháza–Kecskemét vasúti tengely felerősítésébe, helyettesítendő a tökéletesen párhuzamos buszjáratokat. Másfelől meg kellene nézni, hogy több értelme lenne a közvetlen Hódmezővásárhely–Szolnok kapcsolatnak Oroszháza–Kiskunfélegyháza–Kecskemét

közvetlen interrégió kapcsolat létesítése mellett, vagy fordítva, Orosháza–Szentés–Szolnok átszállásmentes kapcsolat létesítése mellett. Továbbá meg kellene oldani az így a 130-as vonalon létrehozott interrégió vonatok a Szolnok – Budapest viszonylaton közlekedő zónázó vagy gyorsított személyvonatokkal történő menetrendi integrációját. Ily módon ha közvetlen Makó–Budapest, vagy Orosháza–Budapest kapcsolatot nem is létesül¹⁹, egyetlen átszállással mégis megteremthető az interrégió jellegű, pójtjegymentes eljutási lehetőség.

Kecskemét–Lakitelek–Szolnok

Bár a Szolnok–Kecskemét viszonylat vasúti kiszolgálása ceglédi átszállással 7 km-rel rövidebb útvonalon és kisebb eljutási idő mellett megoldott a 100a és 140. sz. fővonalakon keresztül, a 145-ös vonal átszállásmentes, megbízhatóbb összeköttetésként alternatívát jelent a nagyvárosi lakosság részére is.²⁰ A vonal térségi jelentőségű, vegyes jellegű (kétirányú elővárosi és helyközi) személyforgalmat szolgál ki. Kecskeméthez közel eső részének egyik jellemzője a nagy számú útátjáró, ami jelentős többletterheket ró a fenntartásra és megnövekedett közlekedésbiztonsági kockázattal jár. Tekintettel a Kecskemét–Lakitelek–Szolnok összeköttetés kívánatos korszerűsítésére, felgyorsítására, felül kell vizsgálni a kevésbé forgalmas útátjárók létjogosultságát, mivel azok nem csak többletterhet jelentenek a pályafenntartás részére, hanem biztosítatlan kereszteződést nagyobb sebesség mellett biztosítani kell, már biztosított kereszteződés esetén pedig a felgyorsítással járó műszaki módosítások költségvonzata jelentős. A nélkülözhető keresztezések meg kellene szüntetni a lehető legkisebb érdeksérelem mellett, vasút mellett futó földút kiválthatna több átkelési pontot. A korszerűsítés egyik lényeges szempontja a 30/50 lassújel felszámolása mellett (4,7 szelvénytől 13,1 szelvényig, 6,4-6,8 között átépítve, 48 kg-os felépítmény), hogy a teljes vonalon meg kell vizsgálni a feltételes megállási rend bevezetését, beleértve a kevésbé forgalmas illetve szolgálattevő nélküli (volt) állomásokat. A megállási helyek együttvéve jelen feltételek mellett is jelentősnek mondható helyközi, bejáró és hivatásforgalmat generálnak, az eloszlás pedig – az adottságok függvényében – nem egyforma. Kijelenthető, hogy Lakitelek kivételével egyik közbenső megállás sem rendelkezik napszaktól függetlenül akkora kimagasló

19 Ennek akadálya főleg az eltérő, dízeles illetve villanyos trakció, valamint az eltérő kapacitás igények, valamint a fővonalak véges kapacitása főleg a budapesti vágányhálózatot érintő, 2013-tól várható beruházások kivitelezéséig.

20 Bár a ceglédi csatlakozás legtöbbször biztosítva van, a kör-IC illetve a záhonyi sebes- és személyvonatok 10 percnél nagyobb késése esetén előfordulhat csatlakozás-mulasztás. A hivatásforgalomban munkakör függvényében a megbízhatóság fontosabb lehet az eljutási időnél. Aki ráérősebb és kerülne az átszállás fáradságát, szintén preferálhatja a lakiteleki összeköttetést. A vonal korszerűsítése, felgyorsítása esetén majdnem egyenértékű kapcsolattá válna a nagyvárosközi forgalomban, miközben a vonalmenti kistérségek helyközi és kétirányú elővárosi forgalmát hatékonyabban bonyolítja.

forgalommal, hogy esetében egyértelműen kizárható legyen a feltételes megállási rend indokoltsága. A pályajavítási és korszerűsítési munkák sikeres kivitelezése esetén rövidülne a menetidő, úgy hogy nem csak a nagyvárosok közti forgalomban alternatívává válik a vonal, hanem a Mercedes fejlesztés miatt várhatóan Szolnokról és környékéről ingázóknak megbízható, mert átszállásmentes kapcsolat állna rendelkezésre. Így a térségi vonal kihasználtsága javulna és a jelentős többletforgalom a fővonalakon sem okozna szakaszos csúcsidejű zsúfoltságot (amennyiben a fővonalai összeköttetés az időnkénti csatlakozásmulasztások mellett egyáltalán alkalmas számottevő munkavállaló elszállítására²¹).

Volt(†), létesítendő(+), felülvizsgálandó(o) megállóhelyek

Elhagyva Kecskemét nagyállomást és a deltát, még a Mercedes építés előtt kiágazik keleti irányba a szolnoki vonal a 140-es fővonalból. Kezdetben a felépítmény 48 kg/m sínekből, a 4.7. szelvénytől 1962-ben fektetett 34,5 kg/m „C” rendszerű sínekből, lágyvasbetétes betonlajkból áll.

† Műkertváros – Két forgalmas szintbeli útátjáró után (körút és Mártírok útja) kiágazik a vonalból Kecskemét keleti iparvágány-hálózata, mely kiszolgálja a MOL olajfejtőt, a repülőteret, egy aszfaltkeverőt és kavics depót és a közútkezelőt. Mivel a vasút itt lakott területet érint, megfontolható a megállóhely újrainyítása.

Megjegyzés [Neumann I1]: Merced es munkásbusz innen is, megkerülve a belvárost? (mások véleményét kérem)

o Alsóúrrét – A megállóhelyhez korábban rakodóvágány kapcsolódott. Aránylag nagymértékű utasforgalom, első sorban a napi csúcsok idején, délután kissé nagyobb a szórás. A 4A helyi buszjárat megállóhelye kb. 1km-es távolságra van innen, így a vasúti megállóhely fekvése a lakosság egy része esetében kedvezőbb. A meglévő felvételi épület lakott, vasútüzemi funkciót már nem tölt be, így váróterem sem áll rendelkezésre, csak egy kisebb előtető szolgálhat esőbeállóknak. A városszéli megállóhely infrastruktúrájának költségtakarékos fejlesztése indokolt. Megtartandó, a feltételes megállási rend bevezetését meg lehet fontolni.

o Kiszáras – A viszonylag forgalmas megállóhely közvetlenül a település mellett fekszik, buszos alternatívája a vasútnak nincs a környéken. A lakott felvételi épületnek vasútüzemi funkciója nincs, de esőbeálló résszel rendelkezik. Megtartandó, a feltételes megállási rend bevezetését meg lehet fontolni.

²¹ A a 2011. augusztusra Nyíregyháza és Szerencs között tervezett pályavasúti beavatkozás a kör-IC-k rendszeres késéseit meg fogja szüntetni, ezután a 100-as vonalon jóval kevesebb késéssel lehet számítani.

o Nyárlőrinci szőlők – A táblás megállóhelyet csak feltételes megállási rend bevezetése mellett kellene megtartani, utasforgalma a tanyavilág népességfogyásával párhuzamosan visszaesett, de bizonyos helyi jelentősége van és időnként kirándulócsoportok is igénybe veszik („Emmaus ház” református tábor). Régi neve Koháryszőlők.

o Nyárlőrinc – A volt állomás épülete lakott (volt pénztárosa), régi Kohárymajor neve arra utal, hogy elsődlegesen áruforgalmi szerepe lehetett. Utasforgalmi szempontból nem jelentős, feltételes megállási rend bevezetése indokolt. Pályainfrastruktúra-korszerűsítés, rugós váltók beépítése mellett keresztezési lehetőség megteremthető és fel-/leszállási igény hiányában nem kellene 30 km/h-ra lassítani.

A Lakitelek irányában nyíltvonali kiágazásként kiképzett iparvágány használaton kívül, lengyel tulajdonosú gyümölcsfeldolgozó és üdítőitalgyártó üzem területére vezet. (Az üzem méretére való tekintettel vasúti kiszolgálása elképzelhető.)

o Nyárlőrinc alsó – Forgalmas megállóhely, a mintegy 2.500 lakosú település központjához közel, ezért a lakosság legnagyobb részét kiszolgálja. Dísztelen utaskiszolgáló épülete állapota elhanyagolt, felújítandó, környezetét gondozzák. Jelenleg napi tizenkét buszjárat is összeköti Nyárlőrinc községet Kecskeméttel közel azonos eljutási időben, a 44-es úton a bekötő útnál további járatok állnak meg, melyek Nyárlőrinc szempontjából kevésbé jelentősek. Az eltérő tanyasi és városi útvonal miatt a lakosság optimális kiszolgálása érdekében ezeket részben összehangolni kellene a vasúti közlekedéssel, részben ráhordó-terítő jellegűvé átalakítani, így Nyárlőrinc alsó busz-vasút csomóponttá lépne elő.

A település fejlesztési irányában, a község mostani szélén a későbbiekben további feltételes megállóhely létesítése válhat indokolttá.

o Nyárjas – Díszes, kissé hanyagolt állomásépülete korábban lakott volt, azóta lopáskár érte. 1996-ban a rakodóvágány el lett bontva, a tőszomszédságban levő, jelentős forgalmú(!) fatelep kiszolgálása kizárólag közúton történik. Utasforgalma jelentéktelen, ezért csak feltételes megállási rendben kellene megtartani.

o Világoshegy – Élő tanyavilágot szolgál ki a megállóhely, mely a busz által kiszolgált 44-es úttól félreesik, viszont korszak és térség általános jellemzői mellett utasvesztés érte. Szép, kissé hanyagolt felvételi épülete csak esőbeálló funkciót tölt be. Gyér utasforgalma mellett megtartása feltételes megállási rendben indokolt.

o Szikra – A település szélén található megállóhely forgalma változó, nagy része szabadidős, szezonális jellegű (horgászat, Tisza holtág), de a közeli lakosság egy részét is

kiszolgálja, ezek miatt feltételes megállási rendben célszerű megtartani. A téglás lapos tetős felvételi épület állapota rossz (felújítandó vagy bontandó, egyszerű esőbeálló létesítése mellett).

o Árpádszállás – Bár Szikra megállóhely közelebb esik Árpádszálláshoz, a megállóhely lakott területben található, megtartása feltételes megállási rendben indokolt. A megállóhely előtt csatlakozik a 146-os vonal. Felvételi épületének állapota aggályos (vsz. bontandó). Peron és esőbeálló létesítése a sűrűbben lakott túoldalalon lenne indokolt.

o Kerekdomb – A gyér utasforgalmú megállók közt aránylag forgalmasnak mondható megállóhelyet feltételes megállóként célszerű megtartani a telep lakosságának kiszolgálására. Kissé hanyagolt felvételi épülete esőbeállóként szolgál. Említésre érdemes, hogy a pályával párhuzamos közúton a „Kerekdomb termálfürdő” elnevezésű buszmegálló a vasúti megálló mellett lett kialakítva – persze integrált ütemes menetrendnek, buszos ráhordásnak híre-hamva sincs, amiért „intermodális” megállóként hasznavehetetlen, annál feltűnőbb a felesleges párhuzam. Perspektívát adna a szomszédos termálstrand és üdülőtelep fejlesztése, viszont csak lehetőségről van szó, mivel értesüléseink szerint a strand tulajdonosa egy ideje nem foglalkozik vele és a fejlődés nincs napirenden.

o Tizsakécske – A szűk 12 ezres lakosú kisváros az utolsó, még elsődlegesen Kecskemét vonzáskörébe sorolható település, ami abból is látszik, hogy nagyságrendekkel több buszjárat jár be Kecskemétre, mint vonal, miközben Szolnok felé több mint kétszer annyi vonat közlekedik, mint busz – Tizsakécske és Tiszajenő között húzódik a megyehatár...²² Régi nevén Újkécske, a település az építkezés előtt a Kecskemétből kiinduló szárnyvonal végpontjaként lett emlegetve, végül a végpont Tiszaug lett, de kevéssel utána megépült a Szolnok-Kiskunfélegyházi HÉV Szolnok és Tiszaug (Lakitelek) közötti vonala is.²³ Tizsakécske felvételi épülete közepes állagú, már nem az eredeti épület. Utasforgalma a környező megállóhelyekhez képest erősnek mondható, de potenciálja csak a térségi közlekedés integrációja és a vonal korszerűsítése esetén mérhető ki. Az állomás a város szélén található és nagyszámú, részben vagy teljesen párhuzamos buszjárat szolgálja ki a lakosságot. A járatszerkezet intelligens átdolgozása nagyságrendekkel hatékonyabb kistérségi rendszert eredményezne, a busz és vasút előnyei kölcsönösen kiegészítenék

Megjegyzés [Neumann I2]: @Batka
Roland: Árpádszállás után
feljegyeztem: „útátjárónál felt. mh?
(buszmegálló mellett)
Ezt most nem értem: melyik átjáró, ill.
Árpádszállás mh. áthelyezéséről lenne
szó, vagy új mh. (sűrű megállás?)

²² Vonat értelemszerűen mindkét irányba ugyanannyi közlekedik. Örök és jelentős probléma a Volánok szolgáltatási területei közötti hiányos járatszerkezet, üzemi szempontok miatt jelentős igények maradnak kiszolgáltatlanul.

²³ 1978-ban tervbe volt véve a Szolnok-Lakitelek vonal megszüntetése, ahogyan a 2007-es vonalbezárások előtt is meg lett kérdőjelezve a vonal létjogosultsága, de mindkét alkalommal a leállítás lekerült a napirendről.

egymást. Az állomásból iparvágány vezet a Tigép üzembe, kiszolgálása viszont megszűnt (magyarán, ellehetetlenült...), bár a dózsatelepi ipari park egyes üzemei érdekeltek lehetnek a vasúti teherszállításban közgazdaságilag értelmezhető feltételek mellett. A városi önkormányzat tulajdonában levő rövid gyermekvasút pályája félreesik a MÁV állomástól, a központot köti össze a termálfürdővel. Üzeme költségvetési okokból szünetel, helyette „vasútpótló” gumikerekű játékvonatot állítottak szolgálatba.²⁴

Tizsakécske lakossága jobb kiszolgálása érdekében új feltételes megállóhely létesítése megfontolható, de ennek indokoltsága kétséges a pálya városszéli vonalvezetése miatt illetve a túl sűrű csúcsidejű megállások elkerülése végett.

o Újbög – A megállóhely a Tizsakécskéhez tartozó, Kurázs és Újbög nevű telepek és a környező tanyák lakosságát szolgálja ki. A településmag szélén levő megállóhely utasforgalma a laza településszerkezetből adódóan csekély, csak feltételes megállóként célszerű megtartani. A hangulatos típusépület állapota rossz, felújításra szorul.

o Óbög – Kopár (azaz lepusztított) felvételi épülete esőbeállóként funkcionálna (ha a búznak dacolna az utazni vágyó), ezt a lapostetős építményt és az aszfaltozott peront leszámítva „útaskényelmi” felszerelése nincs, az egyik negatív mintapéldája a de facto gazdátlan MÁV megállóhelyeknek. A másik tizsabögi megállónál némileg erősebb a hivatásforgalma, ezért feltételes megállási rend mellett mindenképp megtartandó.

o Tiszajenő alsó – A megállóhely a település sarkán található, így csak a közel lakó lakosokat tudja optimálisan kiszolgálni. „Eklektikus” felvételi épülete gondozottabb benyomást kelt, mint némely társa. A markáns csúcsidejű koncentráció miatt feltételes megállóhelyként kellene megtartani.

o Tiszajenő-Vezseny – A megállóhely rakodóállomásként szolgált, átmeneti vágánya csak egy van, lezárt rakodóvágánya gyakorlatilag használaton kívüli. Felvételi épületének állapota közepes. Jelentős bejáró hivatásforgalommal bíró község, az ingázók részben busszal, részben vonattal utaznak Szolnokra, Kecskemétre és Ceglédre (utóbbi városba busszal a volt kisvasúti pályával párhuzamosan). Ez a megálló kisebb mértékben szintén részesül a hivatásforgalomból, megtartása feltételes megállóhelyként javasolt. A vasúti pálya közvetlenül a település nyugati oldalában fut. A tiszajenői megállóhelyek a településmag északi és déli sarkán található, jelentős külterületi lakosságot is kiszolgálhatnak.

²⁴ Ennek meghirdetett útvonala is „messze elkerüli” a vasútállomást; főleg városnézési céllal közlekedik a termál mellől indulva, elvileg vonattal érkező csoportok szállítására is alkalmas lehet.

o Tiszavárkony – Felvételi épülete eredeti harmadosztályú HÉV típusépület, állapota kielégítő (nem omladozik, nem nagyon ázik be, nem lopják szét és eredeti állapotában fennmaradt), felújítás ráférne. A harmadik átmenő vágány van egyedül használatban. A volt állomás két km-re van a település szélétől, utasforgalma csekély, de néhány lakó a vasút környékén is van. Legfeljebb feltételes megállási rend mellett célszerű lehetné tenni az utascserét.

o Tószeg – Gyönyörű, gondozott HÉV típusépület, a jegykiadás 2009-ben megszűnt. Két oldalán jelentős kiterjedésű lakott terület. Sok a bejáró dolgozó, jó néhányan vasúttal, még többen busszal utaznak – Szolnok felé sokkal sűrűbben ellátott buszvonalak vannak, a helyzet gondos elemzését követően fel kell számolni a valódi párhuzamosságot és egyetlen rendszerre összehangolni a vonat- és buszjáratokat. A busz túlsúlya helyi viszonylatban csak kisebb mértékben fog csökkenni, mivel a buszjáratok több intézményt és munkahelyt közvetlenül tudnak ellátni. A Hercules kerékpárgyár a pálya mellett található, vasúti kapcsolattal nem rendelkezik.

Megjegyzés [Neumann I3]: Ha +ft.mh., hol lenne célszerű?

o Piroska – A Tószeghez tartozó megállóhely utasforgalma gyér, a település szélén található iparterület mellett, a lakott övezetektől félreesően helyezkedik el. A hozzátartozó épület lakott. Megtartása legfeljebb feltételes megállási rend mellett képzelhető el; szüneteltetése indokolt lehet, míg a szomszédos üzemekhez kapcsolódó számottevő hivatásforgalmat nem szolgál ki. A helyi kénsavgyárnak élénk teherforgalma van, nyíltvonalon kiágazású iparvágányhálózattal rendelkezik. A Piroska melletti gazdaság is vágánykapcsolattal rendelkezik, mely a megállóhely és a kénsavgyár között ágazik ki a nyílt pályából.

A kisvasút

Önkormányzati követelés, megalapozva! Éveken keresztül elavult menetrend szerint közlekedett, főleg a hajnali járatokra már nem volt igény, ehelyett nappali fekvésben kellett volna közlekedni. Igényekhez szabott, kiszámítható menetrenddel ha nem is tömegeket, de lényegesen nagyobb utasforgalmat lehetne kiszolgálni. Feltétlenül indokolt a feltételes megállási rend bevezetése, melynek műszaki feltételei biztosításához helyi vasutasok a létező kisvasúti üzemi feltételekre szabott tervet dolgoztak ki.

Sebesség a megszüntetés előtt: 35 km-s pálya, hosszának majdnem felén 20 ill. 25 km/h lassújel érvényben.

Régebben a Rávagy tér volt a kisvasút belvárosi végpontja. A városi pályarész elbontása következtében a kisvasútállomás túl messze esett a belvárostól, ráadásul a kisvasút utasai

csak több százméteres távolságban, átgyalogolva a hídon és forgalmas utakon átkelve tudtak felszállni a belvárosba tartó buszra. Szemben ezzel a tarthatatlan helyzettel, a kisvasút újraindítása esetén viszonylag kis beruházási igénnyel létesíthető vágánykapcsolat a jelenlegi telephely és a szomszédos Kecskemét alsó vasútállomás között, ahol egyébként is indokolt kisebb intermodális csomópontot, buszvonal-végpontot létesíteni. Onnan pedig a nagyállomásig vezető fonódott vágánykapcsolat kiépítése már komolyabb beruházást igényelne, viszont megteremtené a kisvasút teljes értékű bekapcsolását az elővárosi és távolsági forgalomba. Alternatívaként megvizsgálandó a kisvasút belvárosi vonalvezetése keskeny nyomtávú villamosüzemben, a történelmi nyíregyházi modell felelevenítéseként.

Korábban a kisvasút jelentős áruszállítási teljesítménye is volt. Jakabszállási sportrepülőtér, közelében „Kis-Magyarország”.

Összefoglaló

Az ágazat legnagyobb kihívásának tekinthető a közlekedési hálózat, mint kincstári vagyontárgy gyakorlati értékének megőrzése, gyarapítása. A személyszállítás felől nézve a feladat a hálózatban rejlő lehetőségek optimális kiaknázása. A magyar közösségi közlekedési ágazat erőssége a kiterjedt járatszerkezet és a közel teljes ellátottság, ami egy olyan érték, amelyet meg kell tartani és fenntarthatóvá kell tenni a jelenleg még különálló világokat képező alrendszerek szinkronizálása és korszerűsítése által. Az egyéni és közúti közlekedés előretörése következtében egy olyan időszakon vagyunk túl, amikor a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését preferálták, ezzel szemben a közösségi közlekedés infrastruktúráját képező vasúthálózat, a vidéki úthálózat és az intermodalitást elősegítő infrastruktúra tekintetében évtizedes lemaradással kell szembesülni. Az új kormányzati ciklus alatt szemléletváltozás figyelhető meg ezt illetően, ami látszik az Új Széchenyi Terv alatt rendelkezésre álló forrás eloszlásában is. Többek között a budapesti elővárosi közlekedés és a nemzetközi árufuvarozási vasúti korridorok tekintetében már fény látszik az alagút végén. Egyelőre egyetlen fontos részterület szinte teljesen kimaradt az idáig közismertté vált tervekből, forrásallokációkból: a regionális közlekedés korszerűsítése, a térségi vasútvonalak rehabilitációja és fejlesztése, a vidéki nagyvárosok korszerű elővárosi közlekedés létrehozása. Enélkül pedig legfeljebb jelzésértékű intézkedés a „tíz és fél” vasútvonal reaktiválása, félkarú óriás marad az ágazat a hatékony regionális ráhordó-elterítő közlekedés nélkül. Például a nemzeti vasúthálózat a nem gazdaságosnak vélt mellékvonalak kiiktatása általi elértéktelenedése a kiiktatott hálózati elemek horderejénél

nagyobb mértékű. Jelen dolgozatban kifejtjük: meglátásunk és ismereteink, tapasztalataink alapján Kecskemét térségében miképpen valósulhat meg a közlekedés korszerűsítése, összhangban a város által bejelentett közlekedési „gigaprojekt” célkitűzéseivel. A közreműködők és a szerkesztő meggyőződése szerint ha ebbe az irányba sikerül elmozdulni, többek között a 142-es lajosmizsei vasútvonal²⁵ dolgozóinak, maradék utasainak évtizedes kálváriája véget ér, az érintettek életminősége nagyságrendekkel javul.

Közreműködtek ismereteikkel és javaslataikkal: kecskeméti és Kecskemét térségbeli közlekedési szakemberek, az itt dolgozó szolgáltatók, a várossal, térséggel rokonszenvező szakemberek, kecskeméti és más területileg érintett vasúti szakágak kollektívái, Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa, nyilatkozó buszvezetők és utasok, név szerint: Monori Csaba, Kőváry Antal, Hóz Erzsébet, Gyuricza Gyula, Falu György, Batka Roland és mások, névtelenül nyilatkozók. A Kunság Volán mb. vezetője a szerkesztő megkeresésére válaszolva, 2010.08.30-i írással úgy tájékoztatót, hogy „...a kormány koncepciójának ismeretében van értelme elkezdni. Társaságunk akkor tud ezen munkájában partner lenni, ha ezt vagy a társaság tulajdonosa, vagy a szakmai felügyeletet ellátó Nemzeti Fejlesztési Minisztérium feladatként meghatározza.”

²⁵ Kecskemét második vasúti összeköttetése a fővárossal az egyetlen budapesti elővárosi vonal, melynek korszerűsítése még mindig nincs napirenden. A szolgáltatási színvonal az elhanyagoltabb mellékvonalakra emlékeztet, a rendszeres késések miatt munkába járás céljából gyakorlatilag nem használható a vasút. A dolgozatban kitérünk a mostani állapotok okaira, valamint a teendőkre, miképpen lehet fokozatosan a vonalban rejlő lehetőségeket kihasználni.

Felhasznált irodalom, szakmai honlapok

Borza Viktor: Integrált Ütemes Menetrend, avagy: Lehet nyereséges a vasúti közszolgáltatás. Budapesti Corvinus Egyetem, szakdolgozat, 2007.

Borza Viktor, Neumann István, Janoš Vít: More is less: Regular Interval Timetable in Central Eastern Europe. (Készülő monográfia fejezete. Henry Jacolin és Ralf Roth (szerk.): Railways in Transition. Ashgate, 2011 – terv.)

Friznyák Zsuzsa: Volt egyszer egy vasút. Indóház Lap- és Könyvkiadó. Budapest, 2009

Györök Balázs: A térségi vasúti személyszállítás átalakítási stratégiája . MBA szakdolgozat. Budapesti Corvinus Egyetem Gazdálkodástudományi Kar a, Budapesti Vezetőképző Központ . Budapest, 2006.

Horváth Ferenc: Kecskemét vasútjai (1845-1919). Kecskeméti Füzetek 5. Kiadta a Kecskeméti Lapok Kft. és a Kecskemét Monográfia Szerkesztősége. Kecskemét, 1995.

Hóz Erszébet, Mocsári Tibor, Berta Tamás: Kecskemét megyei jogú város közúti közlekedésfejlesztési koncepció. Közlekedéstudományi Intézet Kht. Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat. Budapest, 2005.

Integrált Ütemes Menetrend. <http://itf.hu>

Neumann István (szerk.): A térségi vasútüzem sajátosságai és költségtényezői. <http://vasut.kTeam.hu/vasut/hatter.html>

Város, vidék, vasút. Nyolc sikertörténet a térségi vasúti közlekedésben. Allianz pro Schiene, Berlin. Magyar kiadás: Magyar Közlekedési Klub, 2009. http://vasut.kTeam.hu/Varos_vidék_vasut_3Hu.pdf

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület. <http://veke.hu>

Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa. <http://vkdm.fw.hu>

Vasúti Tour de Hongrie. <http://vasut.kTeam.hu>

Terminológia

B+R létesítmények

Feltételes megállóhely

Gerincjárat

Integráció

Integrált ütemes menetrend (német megfelelője: ITF – Integraler Taktverkehr)

Kínálati menetrend

Kötőtpályás közlekedés

Modal split

Pók

P+R parkoló

Ráhordó-terítő járat

Táblás megállóhely

Ütemes menetrend