

Tapasztalatok a magyar vasúti személyszállítás terén a világjárvány alatt és után

A közelmúlt fontosabb vasútvonal-fejlesztéseinek leírása, szubjektív és általános értékelése, elsősorban az utasok szemével láttatja a történeteket. Az utasok és a járványügyi intézkedések kölcsönhatásának bemutatása ugyancsak figyelemre méltó. Kérdés, hogy milyen módon lehetne a fejlesztések hatékonyságát növelni, egyben a hiányosságokat megszüntetni.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2022.5.1>

Perger Imre

okleveles közgazda, nyugdíjas MÁV igazgató
e-mail: pergeri@t-online.hu

1. A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYEK ALAKULÁSA 2015-2021 KÖZÖTT

1. 1. Utasszám, utaskilométer, bevétel [1]

A vasúti személyforgalom teljesítménye 2015–2018 között folyamatosan emelkedett. 2019-ben kisebb visszaesés következett be, majd a járvány és az azzal összefüggő intézkedések hatására drasztikusan visszaesett az

utazók száma (1. táblázat). Elsősorban a hivatásforgalom, másodsorban a távolsági forgalom érezte meg a járványügyi korlátozásokat. A nemzetközi utazások a karantén intézkedések hatására gyakorlatilag hónapokra megszűntek.

Az utaskilométer teljesítmény is követte az utasok számának visszaesését, tehát valamennyi szegmensben arányosan csökkent az utazási kedv (2. táblázat).

1. táblázat: Az elszállított utasok száma (fő)

év	belföld	kiutazó	beutazó	átmenő	összes
2015	135 598 328	1 288 470	1 228 704	74 731	138 190 233
2016	137 911 289	1 107 422	1 279 021	87 285	140 384 017
2017	137 838 135	1 261 646	1 612 063	91 194	140 803 038
2018	140 864 302	1 291 888	1 700 272	77 991	143 934 453
2019	137 652 866	1 340 120	1 797 474	91 252	140 881 712
2020	95 736 673	319 813	479 165	24 949	96 560 600
2021*	98 316 000		1 158 000		99 474 000

*2021 előzetes adat

2. táblázat: A teljesített utaskilométer teljesítmény (1000 utaskm)

év	belföld	kiutazó	beutazó	átmenő	összes
2015	6 993 003	126 819	208 091	21 153	7 349 066
2016	7 052 388	112 489	207 388	19 545	7 391 810
2017	7 056 876	101 365	224 156	23 679	7 406 076
2018	7 173 415	89 681	225 576	20 764	7 509 436
2019	7 119 426	96 499	248 321	22 581	7 486 827
2020	4 592 602	25 505	62 087	6 117	4 686 311
2021*	5 066 250		115 020		5 181 270

*2021 előzetes adat

A bruttó menetdíjbevételek csaknem 40%-kal csökkentek, ugyanakkor a vasút költségei – a járványhelyzet következtében – jelentősen emelkedtek, ami az állami támogatás szükség szerinti növekedését is igényelte (3. táblázat).

3. táblázat: Bruttó menetdíjbevétel (1000 Ft)

év	összes
2015	56 316 968
2016	57 772 647
2017	58 715 626
2018	59 296 036
2019	60 668 385
2020	36 831 934
2021*	28 732 498

*2021 csak I-III. negyedév

1. 2. Kibocsájtott teljesítmény [2]

A MÁV-START honlapjáról kigyűjthető teljesítményadatokról nyomon követhető a járványidőszak teljesítményeinek alakulása (4. táblázat).

A teljesítményadatokról látszik, hogy a járványhullámok miatt erősen visszaeső utasszám és utaskilométer mellett a vasút kismértékben csökkenő, de a villamos vontatásnál növekvő elegendő teljesítményt produkált. Az üllőhelykilomé-

ter-teljesítmény stabil maradt, mert így lehetett biztosítani az utasok megfelelő távolságtartását, illetve az eszközállomány folyamatos üzemképességét. A közlekedő személyvonatok száma – feltehetően a mellékvonali szolgáltatás csökkenése miatt – kismértékben csökkent. Ugyanakkor a személyvonati vonatkilométer, különösen a villamos vontatású, jelentősen emelkedett. A változásokat a minőségi távolsági és az elővárosi forgalom bővülése, illetve a mellékvonali forgalomkorlátozás okozta. Utólagos okoskodásnak tűnik, de a MÁV-START nem használta ki a csökkent igénybevételi időszakot arra, hogy a járműállomány intenzív karbantartását elvégezze, felkészülve a helyzet normalizálódása után jelentkező igények kulturált kielégítésére. A vasút kommunikációban erősen hangsúlyozta az erősebb takarítás, fertőtlenítés gyakorlatát, ez azonban a vasúti kocsik külső megjelenésén (kocsimosás) nem nagyon látszott meg.

Megállapítható azonban, hogy az utasokkal közvetlen kapcsolatban álló munkavállalók derekasan helytálltak a járvány időszakában. Érdekes, hogy a vasúttársaságok nem kommunikálták a vasutas dolgozók járványügyi érintettségét.

2. VASÚTVONAL FEJLESZTÉSEK 2017-2020 KÖZÖTT

A világjárvány érdemben nem befolyásolta a vasúti fejlesztéseket. Terjedelmi okok miatt valamennyi projekt tételes elemzése csak röviden, kivonatossan kerül értékelésre.

4. táblázat: Személyszállítási teljesítmények

Utasszó (ezer) év	2017	2018	2019	2020
Utasszó (ezer)	141 307	141 934	129 443	75 439
ebből belföldi (ezer)	138 342	138 864	126 601	74 832
Utaskilométer (ezer)	7 470 871	7 509 437	6 844 640	3 765 472
ebből belföldi (ezer)	7 121 672	7 173 415	6 529 640	3 699 164
Személyvonati elegytonna km (ezer)	14 153 723	14 056 974	13 925 736	13 763 022
ebből villamos vontatás (ezer)	11 999 441	12 074 074	12 005 501	12 046 253
Személyvonati vonatkm (ezer)	78 509	78 181	78 462	80 553
ebből villamos vontatás (ezer)	53 306	54 179	54 649	57 395
Közl. Személysz. vonatok száma (db)	1 046 661	1 043 682	1 040 764	997 919
ebből késett vonat (db)	117 287	134 348	120 354	99 183
Késési idő (perc)	1 787 665	2 077 450	1 938 012	1 330 586
Ülőhely km (ezer)	20 751 616	20 722 011	20 543 157	n.a.

2.1. Rákos-Hatvan [3] (1.-2. ábra)

A beruházás a NIF három projektjeként 2017. decembere és 2021. októbere között zajlott. A vonalon hivatalosan 2021. december 12-étől közlekedhettek zavartalanul a vonatok. Jelenleg is folynak azonban utómunkálatok.

Ami eredményként könyvelhető el: korszerű magasperonos állomások és megállóhelyek épültek, P+R és B+R parkolókkal, elfogadható megközelítéssel. Budapest területén megépült az Akadémiaújtelep megállóhely, ami várhatóan valódi városi átszállási pont lehet. Megújultak az állomásépületek pénztárhelységgel, váróteremmel, peronbútorokkal, utastájékoztatóval. Végre olyan aluljárók épültek, ahol a feljáró lépcső nem derékszögben, hanem kiszélesedő öböllel indul a peronra, meggyorsítva és balesetmentessé téve a közlekedést. Gödöllő korszerű elővárosi fordítóállomássá vált, ahol a forduló vonatok a fővonal metszése nélkül közlekedhetnek az átmenő fővágányok közötti elővárosi csonkvágányok felhasználásával, és a távolsági vonatokra történő átszállás is azonos peronon történhet.

Gödöllő 1. vágánya mellett azonban csak sk+33 cm-s peron épült (feltehetően az Ybl-épület miatt, de a tervező vagy a kivitelező következetlenségét mutatja, hogy ugyanott az új forgalmi épület az sk+55 cm-s peronszint alá épült.

Ugyanakkor Aszód állomás vágányhálózatát annyira redukálták, hogy a balassagyarmati körüljárása csak az átmenő fővágány és a fővonal érintésével van lehetőség. Rosszabb a technológia, mint az átépítés előtt volt.

Mivel egy vágánykapcsolat hiányzik, így a balassagyarmati vonatok csak a fővonal igénybe vételével tudnak körüljárni.

Pécelen 2022. márciusban egyetlen lift sem üzemelt. A WC bejárati ajtaja fotocellás, de a vízcsap nem, és a villany is elalszik, ha nem mozog az ember. Kedvező, hogy a peron a szokással ellentétben nincs tele kábelaknával, ugyanakkor az utastájékoztató perontáblák tele vannak oda nem illő földelő vezetékkel.

Pécelen az autóbusszmegállóhoz vezető járdarész hiányzik. A tereprendezés sincs kész.

1. ábra: Felületes földelések Pécel állomás peronkijelzőjén



A hegyfelőli oldalon a gyalogos megközelítési útvonalak vonalvezetése elfogadhatatlan. A meglévő járdák összekapcsolása elmaradt. Néhány méteres összekötő járdaszakaszok hiányoznak. Mindezek a hiányosságok – kis körülményekkel – elkerülhetők lettek volna.

A beruházást értékelve – a pozitívumok mellett – megállapíthatjuk, hogy a tervezés és kivitelezés során a létező legtöbb hibát és következetlenséget elkövették.

A projekt eredményei egyelőre elmaradtak. Nem javult a szolgáltatási színvonal, nem nőtt, sőt csökkent az eljutási lehetőségek száma.

A beruházás eredményét a Közlekedő Tömeg blog 2021.12.13-án az alábbiakban értékelte [4]

”Befejeződött a Budapest-Hatvan vasútvonal felújítása – 200 milliárd forint elköltése után nincs érdemi változás – című írásában.”
„A felújítás elkészült, azonban, – ahogy várható volt – az utasok több év kellemetlenségei és 200 milliárd forint elköltése után sem tapasztalhatnak érdemi változást. A hatvani

vonat felújítása – a pusztaszabolcsihoz hasonlóan – jó példa arra, hogyan nem szabad vasutat fejleszteni. Költségsökkentés címen mindkét esetben a projektnek azt a részét húzta ki a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., ami érdemi javulást hozhatott volna az utasok számára. Mindeközben súlyos pénzekért újítottak fel olyan megállóhelyeket, ahol alig áll meg vonat.”

A leírtak sajnos igazak! Ennél a beruházásnál is elmaradt a legfontosabb kapacitáskorlát a Budapest Keleti–Rákos vonalszakasz rendbetétele. Ennek első üteme a Budapest Keleti–Kőbánya felső III. vágány munkálatai jelenleg is folynak. A 3 km vágány felújítására két évet szántak. A tervezett átadási határidő április vége volt, de augusztusban is vágányzárak vannak! Kőbánya felső és Rákos állomás korszerűsítése és a köztes pálya felújítása évtizedek óta csak a tervek között szerepel. A III. vágány nem vezet el a peronig, hanem csak az első lírasorig, tehát van is új kapcsolat, meg nincs is. (Kiskunfélegyháza és Debrecen után sem tanultunk!) A forgalom és a személyszállítás kemény

2. ábra: Csendélet Pécel állomáson 2022 áprilisában. Egy „átadott” állomásnak nem így kellene kinéznie.



harca után megmaradt a kivitelezéshez ideiglenesen megépült Babatpuszta forgalmi kitérő, ami a havária helyzetek kezeléséhez elengedhetetlen, és a NIF el akarta bontani, ugyanakkor megszűnt a tervekben szereplő Tura állomás, és forgalmi kitérőt sem létesítettek a helyén. Természetesen a felújítás nem jutott el Hatvan állomás bejáratáig, a hatvani elágazásoktól majd csak a távoli jövőben lesz korszerű pálya. A tehervonati folyosónak kijelölt vonalon ugyanakkor sehol nincs peron nélküli átmenő vágány, ahol a tehervonatok az utasok zavarása nélkül áthaladhatnak. A takarékosági igyekezetben Aszódon és Pécelen is megtakarítottak egy kitérőpárt. Hasonló takarékosági okokból lett Tura állomásból megállóhely, és a két vágány összekötésére sem került sor. Emiatt Aszód és Hatvan B elágazás között 13,6, Hatvanig 15,9 kilométeres állomásköz jött létre.

2. 2. Kelenföld–Pusztaszabolcs [5]

A 2017-ben megkezdett korszerűsítési munkáit a NIF hat projekt keretében végzi, mintegy 180 milliárd Ft összértékben. A végleges befejezés határideje 2022. december. Az Ercsit elkerülő szakasz átadási határideje 2020. 06. 30-a volt, a részleges, 80 km/órás átadás 2022.

05.03-án történt meg. (A 15,7 km hosszú, 48,19 milliárd forintért épülő szakaszt – zöldmezős beruházként – 2017 decembere óta építik.

A beruházás során megújulnak az állomás-épületek, magas peronok, aluljárók épülnek, kiépül az utastájékoztató rendszer. Az április eleji kép vegyes. Az épületek többsége nincs készen, ami megépült, az nincs (vagy mint Nagytétény-Diósd nem is lesz) használatba véve. A központi forgalomirányító rendszer próbái zajlanak.

A jelenlegi kép alapján megállapítható hogy a beruházás során itt sem követték a leghasznosabb fejlesztést előíró módszert. 2016 elején a NIF javaslatot kért a vasúttársaságtól, hogy milyen módon gyorsítható meg a beruházás. Az egyértelmű válasz az érdi delta prioritása volt. Ezt nem fogadták el, mondván jelentős kisajátítással jár. Pedig az 1,3 km hosszú új vonalszakasszal elkerülhető lett volna a belső szakasz teljes kizárása, az IC-vonatok vonatpótló közlekedtetése, a helyi vonatok Érd felső–Érd alsó közötti fűrészelő közlekedése, és a teherforgalom zavartatása is minimálisra csökkent volna. A MÁV-START hiába kérte Albertfalván a peron megépítését, ezt a lehetőséget „nincs benne a jóváhagyott projektben”

felkiáltással kizárták, és abban sem voltak partnerek, hogy az aluljárót úgy építsék meg, hogy a peronfeljáró és a lift kisebb bontással kialakítható legyen. Most jó pénzért, új projekt keretében fog mindez megépülni.

Pusztaszabolcs állomás vágánykialakítása szemlátomást alkalmatlan az állomás jelenlegi és jövőbeli feladataira. A peronok és az épület kapcsolata sem utasbarát. A járműjavító műhely megközelítése nehézkes, mert a kihúzó csonka a peronvágányokról csak a fővágány metszésével közelíthető meg. Nincs elővárosi fordítóvágány, a vonategyesítés is körülményes. Nincs peron nélküli átmenő fővágány, így a hosszú tehervonatok és a megállás nélkül átbogó IC vonatok a peron mellett haladnak.

A pécsi vonal második vágányának megépítése utáni időszakban a fehérvári vonalnak nem lesz önálló bejáratú vágánya. Érd és Pusztaszabolcs állomás felvételi épülete is – a divatos tervezői elképzeléseknek megfelelően – szép kerítéssel fogadja az utasokat, így elmarad az épület előtti főperon kihasználási lehetősége. Ez egy ilyen volumenű átépítés után főbenjáró bűn.

A vaskalaposság mintapéldája, hogy az Érd elágazásnál előzetes tervekhez történő ragaszkodás miatt – időt, pénzt és vágányzárát nem kímélve – elbontották a tárnoki lejáró elé beépített vágánykapcsolatot, pedig az jelentősen segítette volna a lejáró kiterőjének karbantartási idején a pusztaszabolcsi vonal kapacitási helyzetét.

Ugyanakkor Iváncsa állomás a tervekkel ellentétben csak forgalmi kiterőként épült meg eredeti helyén a pusztai közepén, a három településtől azonos távolságban. Az állomás megszűnése miatt érdemes lett volna a megállás helyét a semmi közepéből legalább a közeli Beloiannisz település mellé telepíteni.

Egyedül Százhalombatta állomás vágányképe próbál a technológiai igényeknek megfelelni. Itt van peron nélküli átmenő fővágány, elővárosi fordítóvágány az átmenő vágányok között, és az állomásépület előtti peron is megépült.

2. 3. Balaton

2. 3. 1. Dél-Balaton

A dél-balatoni vonal jól szervezett, teljes kizárással történő felújítása viszonylag zökkenőmentesen lezajlott. Más kérdés, hogy a hosszú peronok megépítése után a még az újonnan megépített kisforgalmú megállóhelyek részlegesen is vonat nélkül maradtak, ezeken csak a nyári forgalomban vannak megálló vonatok. (A jegykiadó automata azonban egész évben üzemel!) A vasút és a környezet közötti kapcsolat kialakítása itt is elmaradt. Hiányzó járdadarabok, kapcsolat nélküli kerékpárutak, száraz lábbal megközelíthetetlen vízcsapok és mellékhelyiségek jelzik a gondokat. Egyes épületek felújítása és a valós időben, megbízhatóan működő utastájékoztatói rendszer kialakítása még a jövő feladatait jelentik.

A megépült szakaszok értelmes kihasználása is hiányzik: Balatonszabadi és Siófok között a személyvonatok balmenetben közlekednek – minden értelmes magyarázat nélkül – a tehervonatok pedig úgy, ahogyan az állomási váltó éppen áll. Így a kétvágányú szakasz végén a helyes vonatforgalomnak megfelelően kiépített védőváltó nem védhet. Siófokon az 1. vágány mellett nem épült meg az sk+55 peron, ezért a lépcsőn le kell menni az alacsonyabb peronhoz. A gyalogosátkelő fényzorompói nem egységes elv szerint épültek meg. Siófok állomás mindkét végén hiányzik a gyalogosoknak szóló (a vágányok átellenes oldalán elhelyezett) fényzorompó, ami a gyalogosok és a kerékpárosok számára közvetlen életveszélyt jelent, különösen a háromvágányos, balmenetes szakaszon.

2. 3. 2. Kaposvár–Fonyód

A kaposvár–fonyódi vonal teljes kizárásos felújítása felemásra sikerült. A kisforgalmú megállóhelyek sk+55-ös peront kaptak, az állomásokon maradt az sk+10. Érthetetlen vaskalaposság. Legalább a 30 cm-s peronmagasságot biztosítani kellett volna. A munka minőségi hiányosságait mutatja, hogy már több kiterőn lassújel van és a Desiro motorvonat futásbiztonsága sem megfelelő az új pályán.

2. 3. 3. Észak-Balaton

A balatonfüredi villamosítás is többszöri teljes kizárással valósult meg. Az átadás után a hiányosságok miatt a kivitelező és a MÁV egymásra mutogatott. Az igazságot azóta sem tudtuk meg. Itt is a mindenáron történő költségcsökkentést tapasztalhattuk. Ahol hozzányúltak az állomási vágányhálózathoz, ott csökkentették a vágányszámot. Háromperonos állomásként egyedül Balatonalmádi maradt meg. A jól bevált gyakorlatnak megfelelően a felvételi épület előtt (Balatonalmádi kivételével) nincs utasperon.

2. 3. 4. Balatonfenyvesi kisvasút (3.-7. ábra)

A balatonfenyvesi kisvasút is megújult. A csisztafürdői vonal nagyvasúti paramétereknek megfelelő pályát és két felvételi épületet kapott. Ugyanakkor az engedélyezett pályasebesség maradt 40 km/óra, a menetrend szerkesztésénél – a C-50-es mozdonyok üzemeltetését figyelembe véve – a 25 km/órás maximális sebességet alkalmazzák. A két felvételi épület felesleges luxus, különösen a

csisztafürdői, ahova pénztárat is terveztek, de a vonat megközelítéséhez vagy 200 métert kell gyalogolni. A hajdani három vágányos állomást két vágányosra redukálták, így az erősítő kocsik vagy szerelvények tárolására nincs lehetőség. (A két vágány miatt célszerű lett volna a rugós váltók beépítése, hogy a vonatkísérőnek ne kelljen mindig váltót állítania. Erre nem volt pénz.)

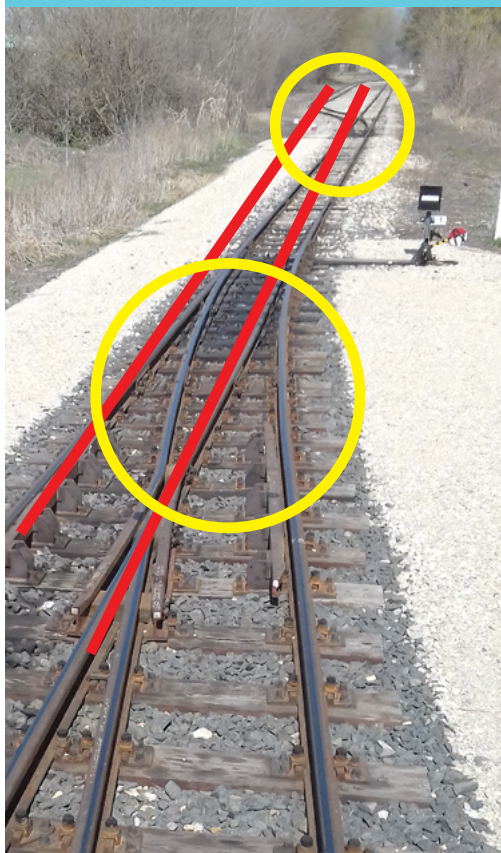
Láthatóan egyébként semmi sem volt drága, olyan védműveket építettek a vasút mellé, amelyekre fővonal mellett sem lenne szükség. Ugyanakkor a lényeg kimaradt a fejlesztésből: Balatonfenyves állomáson a hajdani gyümölcsrakodó tökéletesen alkalmas lett volna végállomásnak, fedett magasperonnal, a felüljáróról megközelítve, vagy netán az állomási aluljáró néhány méteres meghosszabbításával, és az új felvételi épületet sem kellett volna megépíteni, hiszen a funkciói elférnének a nagyvasúti épületben. Így az utas kóvályog a vasút mellett, hogy megtalálja a kisvonatot. De van drága, szép új épület.

3. ábra: Balatonfenyves kisvasúti végállomás tényleges és ideális helye

A kisvasúti végállomás ideális helye a meglévő peronok mellett (sárga színű kör) lenne, de egy kilométerrel odébb (piros kör) van.



4. ábra: Imremajor forgalmi kitérő és a somogyszentpáli vonal kiágazása 100 méter sint megspóroltak.



5. ábra: Ez egy keskenynyomközű vonal! A nagyvasút is megirigyelhetné ezt a kiépítést.



6. ábra: Csisztafürdő

Kerékpáros centrum és állomásépület a pusztában kilátótoronnyal. A névkiírás is rossz.



7. ábra: Csisztafürdő utasperon

A távolban Csisztafürdő állomásépülete. Hadd gyalogoljon az utas. Esőbeállóra nem teltett.



2. 4. Vasútvillamos

A szívemhez legközelebbi újdonság a vasútvillamos. A 1999. január 6-án (Sipos István vezérigazgató halálának napján) egy közlekedési szövetséggel kapcsolatos szegedi előadásomban vázoltam fel, milyen lehetőségek lennének a szegedi vasút és a villamoshálózat összekötésére. Később is több alkalommal foglalkoztam a témával, ezért nagy várákozással tekintetem a megvalósulásra. Feltételeztük, hogy a vasút korszerűsíti és villamosítja a pályát, beszerzi a járműveket akkor a beruházás 20 milliárd forintból megvalósítható. A költségek egyre nőttek, a beruházás tartalma meg fogyatkozott. A lassan fél éve zajló utasforgalmi próbaüzem azonban bebizonyította a rendszer életképességét a gondok ellenére.

Mit rontottunk el a beruházás során:

- nem villamosították a vasúti pályát, emiatt dízel/egyenáramú járműre van szükség a tisztán kétáramnemű villamos jármű helyett,

- szokás szerint kispórolták a kitérőt Szeged-Rókusnál, emiatt a nagyvasút csak az egyik vágányt használhatja,
- Népkertnél is hiányzik egy kitérőpár, emiatt Szentes felől a vonatok csak az egyik vágányt használhatják, nincs keresztezési lehetőség,
- nem készült el időben a remíz és a javítócsarnok Szeged-Rendezőn,
- nincs összeköttetés a villamos és a nagyvasút között Szeged állomásnál, pedig a hely adott lenne az állomás alatt, Szeged-Tisza megmaradt vágányain keresztül,
- Hódmezővásárhelynél elmaradt a villamosvágány visszakötése a nagyvasútba, így az Orosháza irányú megközelítés lehetetlen,
- a felújított pályába használt, öreg síneket is beépítettek,
- mindezt tetézi, hogy a tervezett tarifa alkalmazásának késett a jogszabályi megalapozása, ezért az indokoltnál hosszabb ideig volt ingyenesen használható a vasútvillamos.

A vasútvonal felújítása itt is teljes kizárással történt. A vasútvillamos szót egybe kell írni (nem célszerű a kifejezések vegyes használata, pl. Tram-Train, Tramtrain, Tram-train, tram-train, tramtrain). Remélhetően az utasok egyértelműen az új eszközre szavaznak, és így talán lehetővé válik a városi vasúti hálózaton közlekedő eszköz debreceni, miskolci és budapesti fejlesztése is.

2. 5. Mezőzombor–Sátoraljaújhely, Püspökladány–Biharkeresztes

Mindkét vasútvonal villamosítása szerepelt a 40 évvel ezelőtti elképzelések között. Itt is évenként teljes kizárással folytak a munkálatok. A püspökladányi vonal átépítése még évekig eltart. Beszélünk a nagysebességű kolozvári vasútról, ugyanakkor a felújítás a jelenlegi paramétereknek megfelelően történik azon a vonalon, amelyen az 1940-es években a gőzmozdonyos sebességrekordot érték 150 km/óra feletti sebességgel.

2. 6. Déli összekötő vasúti híd

Igazi sikertörténet a két hídelem cseréje. A neheze azonban ezután jön: a harmadik híd és annak kelenföldi és ferencvárosi bekötése. Véleményem szerint eleve négy vágányt kellett volna megépíteni, mert a három csak csúcsidőben, csúcsirányban nyújt többletkapacitást. Persze a IV. hídhoz pillért is kellene építeni. Ugyanakkor a III. vágány megépítése miatti lakossági tiltakozást a IV. vágány megépítése nem növelte volna meg számottevően. A jelenlegi tervek alapján úgy tűnik, hogy a háromvágányos híd és annak állomási bekötése nem teszi lehetővé a korlátozás nélküli, rugalmas használatot. A három hídelem átadása megtörtént, de csak kettőhöz van vágány. Így az egyik híd hosszabb ideig munka nélkül marad, különösen annak ismeretében, hogy a környezetvédelmi engedély még hiányzik, és Ferencvárosban a kelebiai vonal vágányaiba kellene bekötni a hídra vezető két új vágányt.

2. 7. Debrecen–Macs (BMW) [6]

A BMW gyár kiszolgálása érdekében a Debrecen–Tócóvölgy vonalszakaszon második vágány

épült, átépítették Tócvölgy állomást, a Füzesabonyi vasútvonalat 11,6 km hosszan átépítik és 3,6 km hosszan új nyomvonalra helyezik, a gyár mellett új állomás épül, ezen felül villamosítják a vonalszakaszt és több megállóhely létesül.

A beruházás tervezett költsége 50,4 milliárd Ft, kezdete 2020. 03., befejezési határideje 2021.01.31. A munkálatok a személyforgalom többéves kizárásával zajlanak. (Megjegyzés: az ember azt gondolná, hogy kétszer nem lehet ugyanazt a tervezési hibát elkövetni. Nos Debrecen állomáson a Füzesabonyi vonal második vágányát ugyanúgy a régi vágányba kötötték be, mint tették azt évekkel ezelőtt a Városvölgy és Kiskunfélegyháza közötti II. vágány megépítésénél Kiskunfélegyháza állomáson. Így a második vágány gyakorlatilag használhatatlan. Hely pedig lett volna arra, hogy az új vágányt a peronig vezessék. „Majd a II. vagy a harmadik ütemben elkészül” mondják az illetékesek. Pedig a hazai gyakorlat azt mutatja, hogy Magyarországon a beígért II. és III. ütem soha vagy csak csak nagyon ritkán készül el!) A csigalassúsággal készülő beruházás során arra nem volt még idő, hogy az újonnan létesülő állomások nevet kapjanak. A rajzokon a Derék utca, Nyugati Ipari Park, Kismacs, Macs Ipari Park nevek sorjázna, pedig a Tócskört vagy Szántayhalom, Köntösgát, Kismacs, Macs, Nagymacs nevek szinte kínálják magukat ahhoz, hogy a Földrajzinév-bizottság jóváhagyja azokat.

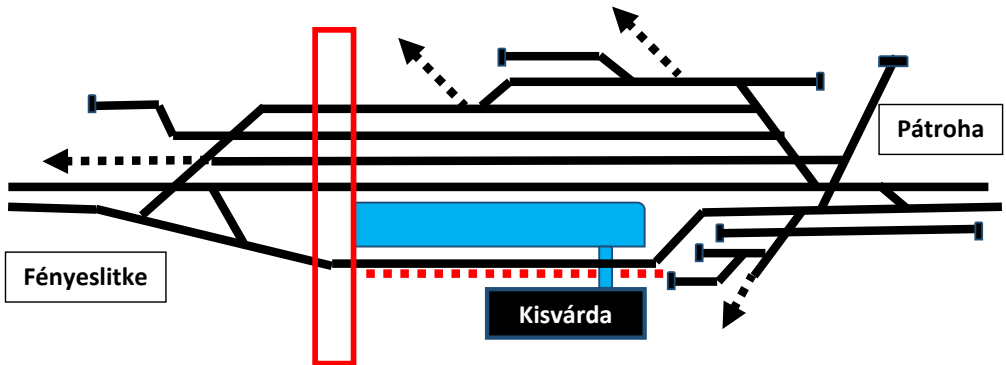
A beruházás lebonyolításának lassúságát érzékeltesse a tény, hogy az 1891. augusztus 5-én megnyitott, együttesen 133,2 km hosszú Debrecen–Füzesabony és Ohat-Pusztakócs–Polgár vasútvonal engedélyokiratát 1889. október 18-án adták ki. Tehát 22 hónap alatt elkészült a teljes zöldmezős beruházás.

2. 8. Egy elrontott állomáskép (8.-13. ábra)

Kisvárdai állomást átépítették. Bár ne tették volna. A beruházás ripsz-ropsz elkészült. Olyan is. Az utasok alapvető igényeit sem vették figyelembe az első ütemnél. Elkészült a felvételi épülettől távol, a peron végén a senki által nem használt aluljáró, amibe lift vezet le, de a város felé csak az üres telekre vezető lépcsőn vagy hosszú rámpán lehet kijutni.

8. ábra: Kisvárdai eredeti és átépítés utáni torzított helyszínrajza

A bal átmenő fővágányt két vágány feladásával elhúzták a felvételi épület irányába, hogy a középperont megépíthessék. Az utasperon csak szintben vagy a semmiből a semmibe vezető aluljárón keresztül közelíthető meg. Természetesen szép kerítés épült a felvételi épület és az új vágány közé. Az állomás jobb oldala változatlan maradt. Ezzel az állomási geometriával lehetetlenné válik később az állomás nagyobb sebességre történő átépítése és az esetleges személyvonat előztetés is.



9. ábra: Kisvárdai utasaluljáró a peronon

Messze a peron túlsó végén a felvételi épület. Az aluljáró meg a préri közepén.



10. ábra: Kisvárdai utasperon
Nehézkes a megközelítés.



11. ábra: Kisvárdai biztonsági figyelmeztetések minden mennyiségben
Biztos, ami biztos.



A felvételi épület előtt a vágányokon szintben kell átmenni. Erre rengeteg tábla figyelmeztet.

Kisvárdán célszerű lett volna a felvételi épület előtt egy főperont építeni megfelelő 80-km-s váltókapcsolatokkal, a bal átmenő fővágányt peron nélkül építeni (mint Hajdúszoboszlón). A középperont pedig a jobb átmenő és a jobb megelőző vágány közé, az V. vágány helyére építeni. Így a két átmenő vágány a helyén maradt volna. Ez az elrendezés lehetővé tette volna a személyszállító vonatok állomási előzetését, a tehervonatok gyorsabb közleked-

tetését, a tengelyátszerelt kocsikat továbbító vonatok peron nélküli vágányon történő áthaladtatását. Megfelelő menetrendszerkezet esetén szinte minden személyvonat a főperon mellett állt volna meg, így az utasok aluljárózás nélkül utazhattak volna. Személyszállítási szempontból szomorú tény, hogy Záhony és Nyíregyháza között nincs egyetlen háromperonos állomás sem. Érdekesség, hogy a MÁV-START javaslatával szinte azonos észrevételeket fogalmazott meg Zöldi Péter 2017-ben az IHO cikkében. [7]

12. ábra: Kisvárdára kerékpártárolás.

A régi és az új megfér egymás közelében. Jelképes számú kerékpárhely az új parkoló mellett.



13. ábra: Kisvárdára gépkocsiparkolás

Kevés az új parkolóhely, minden lehetséges helyen parkolnak az autók.



13. ábra: Kisvárdai átépítésének ütemezése szépen ki alakítva
Minden szép és jó lesz. Majd egyszer.



KISVÁRDA

vasútállomás és környezetének korszerűsítése

I. ütem

**36 + 2 férőhelyes parkoló
és kapcsolódó út kialakítása**



II. ütem

**Aluljárók, vágányhálózat,
peron, perontető létesítése**



III. ütem

**Régi állomásépület felújítása,
környezetrendezés**



**Biztonságos közlekedés,
balesetmegelőzés**

A MÁV-START vágányterv javaslata nem volt a valóságtól elrugaszkodott ötlet, hiszen Hajdúszoboszló és Kaba állomás vágányhálózata ugyanezen a vonalon a Kisvárdára is javasolt formában újult meg. Miért is építenénk olyant, ami egyszer már bevált?

3. SZOLGÁLTATÁSFEJLESZTÉS 2016–2022 KÖZÖTT

Az elmúlt évek során a vasúti személyszállításra a budapesti elővárosi közlekedés és a minőségi távolsági közlekedés szolgáltatásának fejlesztése volt jellemző. A mellékvonali szolgáltatás változatlan vagy csökkenő színvonalú maradt.

3. 1. Menetrendi fejlesztések

A teljesség igénye nélkül az alábbi jelentősebb menetrendi bővülések történtek:

- a budapesti elővárosi forgalomban félórás vonatgyakoriság a nagyobb forgalmú vonalak belső szakaszán, órás a külsőn, a zónázó közlekedés bővítése,
- új összeköttetés a körvasúton Piliscsaba–Pilissvörösvár–Rákos között,
- órás vonatgyakoriságú közlekedés Budapestről Békéscsabára, Egerbe,
- kétórás vonatgyakoriságú összeköttetés Budapestről Veszprémen át Szombathelyre és Zalaegerszegre, Miskolcon át Sátoraljaújhelyre és Hidasnémeti/Kassára, Keszthelyre, Nagykanizsára,

- kétórás gyakoriságú átlós összeköttetés Szombathely–Nagykanizsa–Pécs, Baja–Szekszárd–Székesfehérvár, Győr–Celldömölk–Keszthely–Kaposvár–(Pécs) között,
- a balatoni elő- és utószezoni menetrend bevezetése a többletvonatok hosszabb időszakban történő közlekedtetésével jelentősen javította a tópart elérését, és az emeletes kocsikból kiállított vonatok is népszerűek voltak,
- a Tisza-tó látogatóinak régi vágya teljesült a budapesti közvetlen vonat megindításával,
- a kerékpárszállítási lehetőségek is folyamatosan bővültek.

Az új beruházások előnyei – a Balaton kivételével – egyik menetrendi fejlesztésnél sem mutatkoztak meg. A vonatok menettartama és gyakorisága változatlan maradt vagy csökkent.

3. 2. Járműbeszerzés és járműfoglalkoztatás

A FLIRT és a Desiro motorvonatok intenzívebb foglalkoztatása mellett megjelentek a hálózaton a KISS villamos motorvonatok, amelyek üzembe állítását a járványügyi korlátozások nehezítették. Végre az IC+ kocsik forgalomba állítása is felgyorsult, ennek ellenére a minőségi és a hagyományos távolsági forgalom jelentős kocsihányattal küzd. A Talent motorvonatok nagyjavítása is a vége felé közeledik, ezzel a hegyeshalmi határátmenetben remélhetően stabilizálódik a szolgáltatás. Az orosz motorvonatok és a mellékvonali motorvonatok üzemképességében és szolgáltatási színvonalában nincs érzékelhető javulás és a távolsági szegmens járműhiánnyal küzd. Az emeletes motorvonatok üzembe állása során felszabaduló Bhv szerelvények a vidéki nagyvárosok elővárosi forgalmában hozhatnak némi javulást. A MÁV-START illetékeseinek mindenható szövege továbbra is a „nincs kocsik”!

3. 3. Utastájékoztatás

A budapesti fejjállomásokra új utastájékoztató rendszerek kerültek. Ezek érdemi, okos felhasználása azonban még hiányzik.

A nyomtatott menetrendek és szórólapok hiányát az állomási utastájékoztatásban nem tudták pótolni. Így az utas a vasútállomáson csak azt nem tudja meg, hogy a vonata hol áll meg, milyen szerelvény-összeállításban közlekedik, mikor érkezik a célállomásra, milyen tarifával vehető igénybe, hol és mikor kell átszállnia. Ezek az információk annak ellenére hiányoznak, hogy a fejjállomási vágányvégi táblák alkalmasak lennének minden tájékoztatás megadására. Az utasok tájékoztatását az egymást követő vágányzári menetrendek tömkelege is megnehezíti.

Az elmúlt időszakban egyszerűsödött és bonyolultabbá is vált a helybiztosítás és a pótgjegyeköteles vonatok rendszere. A hibrid vonatok bevezetése az utasok számára könnyebbé tett jelent, a nyári balatoni helybiztosítási kényszer megkényelmetlenséget.

3. 4. Jegykiadás

A jegykiadási rendszer fejlesztése a telefonos és on-line jegyeladás erősödését, illetve a jegykiadó automaták bővülését hozta. A pandémia elősegítette az on-line jegyeladási formák igénybevételének elterjedését. Ugyanakkor a pénztári rendelkezésre állás folyamatosan szűkölt. Az esti órákban már a budapesti nagyállomásokon sincs pénztár.

3. 5. Állomási korszerűsítések [8]

A nagyberuházások mellett jelentős állomáskorszerűsítések történtek. A MÁV több programot meghirdetett, de vitatható eredményel.

3. 5. 1. Fej pályaudvarok

A fej pályaudvarok karbantartás miatti teljes kizárása jelentős kényelmetlenséggel járt, ugyanakkor az eredményességük nem látványos. Jó szervezéssel és az elhúzódo munkálatokkal eljutottunk oda, hogy jelenleg mindhárom budapesti fej pályaudvar fel van túrva, építési terület.

A Nyugati pályaudvar csarnokát és felújított területét átadták, majd forgalmi problémák

miatt rövid időre visszazárták. A felelősség megállapításáról nem hallottunk. A pénztár-csarnok és az egyéb szolgáltató létesítmények nincsenek készen, az aluljáró rendezetlen, a leányépület beázik (a csarnok egy része is). A teljes kizárás alatt a vágánykapacitás bővítésére sem gondoltak.

A Keleti pályaudvar alagsori szolgáltató centrumát második éve építik. A Kőbánya felsői III. vágánykapcsolat másfél kilométerét is második éve próbálják kialakítani.

A Déli pályaudvar váróterme aládúcolva, üvegeit farostlemezzel pótolták.

3. 5. 2. Magyar faluprogram

A 2023 elején záruló MÁV-projektben kétféle forintból

- megújul a meglévő utasforgalmi épület és annak környezete Szany-Rábaszentandrás, Zichyújfalu, Berkenye, Nagyigmánd-Bábolna, Csömödér-Páka, Mernye, Vaja-Rohod, Biharnagybajom, Nagykereki, Pocsaj-Esztár, Okány és Medgyesegyháza vasútállomásokon,
- új állomásépület épül Bashalom, Kisvarsány, Tiszaalpár, Szalatnak, Pécsudvard, Püspökhatvan, Nyírbogát, Szeres, Sárrétudvari, Tiszajenő alsó és Győrszszonyfa vasútállomásokon.

Kérdéses, mi alapján történt az állomások kiválasztása, mert több állomás alibi menetrendű vonalon fekszik.

Az elsőként átadott Szany-Rábaszentandrás vasútállomás azért példaértékű, mert az épületnek az önkormányzat bevonásával funkciót is találtak. A felújított állomásépület átadásához időzítették a napi két pár vonat menetrend bővítését két pár betétjáratral és egy hétvégi vonattal [9].

3. 5. 3. Ötven megújuló állomás

A vasúttársaság 2019-ben elindított karbantartási programjának keretében:

- megszépült Sárvár, Albertirsa, Sződ-Szódliget állomásépülete,

- több állomáson fejlesztették a vizuális utastájékoztatói rendszert,
- P+R és B+R parkolók épültek,
- új típusú utasbeállókat telepítettek,
- több helyen rendbe tették az aluljárókat és az állomásbútorokat.

A cím ellenére a ráncfelvarrás és a szolgáltatási színvonal javítása sokkal több állomást érint, azonban ez a vasútról alkotott lesújtó képet nem tudja jelentősen befolyásolni. Az egyszeri akciók nem helyettesíthetik a folyamatos karbantartás hiányát, és nem pótolhatják a felelős, jó gazdát. Természetes az elért eredmények megtartásában az utasoknak és az önkormányzatoknak is jelentős szerepet kellene vállalniuk, mint teszik azt Pocsaj-Esztár állomáson.

Az elvégzett munkák között erősen megkérdőjelezhető Zugló peronépítése. Az ország legnagyobb forgalmú megállóhelyén miért sk+30 cm-s peront építettek, amikor ugyanennyi idő alatt 55 centist is lehetett volna. Kérdésünkre nem kaptunk választ.

3. 6. Alibi menetrendű vonatok, járványügyi menetrend

A visszafejlesztés is fejlesztés. Tovább vegetálnak a 2-3 vonattalnyi szolgáltatást nyújtó vasútvonalak és a pandémia idején felsorakozott hozzájuk egy tucat, napi egy vonattal közlekedő vonal is.

Ez azt mutatja, hogy nincs határozott elképzelés a mellékvonalakról. Ebben a rendszerben az az elfogadhatatlan, hogy stabil áruforgalommal rendelkező vonalak is szerepelnek a korlátozott szolgáltatásúak között. A legnagyobb probléma az, hogy a korlátozást nem használják fel a vonal rendbetételére. Amikor valamilyen politikai akarattal visszaállítják a szolgáltatást, akkor szembesülnek azzal, hogy lepusztult az infrastruktúra. A járványügyi korlátozás azért is érthetetlen és megmagyarázhatatlan volt, mert az autóbuszokon nehezebben lehetett betartani az előírt távolságtartást.

4. KONKLÚZIÓ

A pandémia ideje alatt a vasút és dolgozói jól vizsgáztak a forgalom zavarmentes lebonyolításában. Ugyanakkor a párhuzamosan zajló fejlesztések elhúzódtak, nem megfelelő minőségben készültek el, és a korábbi beruházások előnyeinek kihasználása sem valósult meg. Elrettentő, amikor a százmilliósi beruházást követően az állomási és vonali technológia nehezebbé válik, az utasok közlekedése megnehezül és a vonali vagy állomási kapacitás is csökken. Sajnálatos, hogy a nagyberuházások évekig vonatpótló közlekedés mellett zajlanak, a munkavégzés nehézségeit az utasok szenvedik el, akik közül emiatt sokan örökre elpártolnak a vasúttól. Rendszeresen visszatérő gyakorlat, hogy a beruházások költségsökkentése mindig a szükséges vágánykapcsolatok redukálására, a kihúzóvágányok elhagyására és a megfelelő utaskényelem csökkentésére irányul. A vonali pálya és biztosítóberendezés-építés többletköltségeit mindig tudomásul veszik, a megtakarításokat az állomások kiépítésénél hajtják végre. Elszomorító, hogy a nagy volumenű építések zöme forgalmi technológiai igények és utasforgalmi, utasáramlási elvárások megfogalmazása nélkül zajlik. Látom a szomorú jövőt, amikor a kelebiai vonal középállomásai két középperonnal a felvételi épület előtti kerítéssel épülnek meg, és a 200 km/órával száguldó vonatok az utasok mellett roboognak el.

Az elmúlt évek fejlesztései is a hálózatban való gondolkodás és a budapesti vasúthálózat koncepcionális fejlesztésének hiányát mutatják. Ezt súlyosbítja, hogy nem ismerték fel a személy- és áruszállítás eltérő vonatforgalmi technológiáival kapcsolatos új elvárásokat. Mindezt tetézi a megújuló jövőbeni ötletek miatt az elavult vasúti pálya és eszközpark rendbetételének folyamatos elodázása.

Az oktatás és továbbképzés színvonalának kritikája, hogy az egyik beruházásnál bevált eredményes megoldás továbbvitele elmarad, és a későbbi fejlesztés a korábbi elavult módszerekkel valósul meg.

Jó példaként hozható fel a peron nélküli átmenő fővágány, a nagysebességű kitérők beépítése, az állomásépület előtti főperon kiemelt hasznosítása és összekötése a felvételi épület másik oldalán kialakított buszmegállóval és a legfontosabb, hogy a fejlesztések az állomási technológia figyelembevételével történjenek. Mindezeket az eredményeket általánossá kellene tenni. Ehhez szükséges a megrendelői igények megújítása, a tervező és a kivitelező szervezetek együttgondolkodása, a külföldi tapasztalatok és módszerek megismerése. A rendelkezésre álló fejlesztési forrásokat sokkal hasznosabban és eredményesen is el lehetne költeni.

(Ritkán készül ilyen alapos, elemző összeállítás, amely a megvalósult fejlesztések és intézkedések szakszerű felmérése mellett javaslatot is fogalmaz meg a megoldásokat illetően. Tekintettel arra, hogy egy véleménycikkről van szó, hasznos és a jövőre nézve tanulságok levonására adna lehetőséget, amennyiben az illetékesek ugyancsak alapos cikk formájában reagálnának a leírtakra. A főszerk.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] MÁV-START statisztikák [A gazdálkodást jellemző fontosabb adatok](#) | MÁV-csoport (mavcsoport.hu)
- [2] MÁV –START statisztikák [A vasúti szállítás negyedéves adatai](#) | MÁV-csoport (mavcsoport.hu)
- [3] NIF honlap [Rákos – Gödöllő vasúti vonalszakasz pályaeépítési munkái](#) | Nif Zrt., [Rákos – Hatvan vonalszakasz biztosítóberendezési és távközlési munkái](#) | Nif Zrt., [Gödöllő – Hatvan vasúti vonalszakasz pályaeépítési munkái](#) | Nif Zrt.
- [4] Közlekedő Tömeg blog 2021.12.13, [Befejeződött a Budapest-Hatvan vasútvonal felújítása – 200 milliárd forint elköltése után nincs érdemi változás](#) - Közlekedő Tömeg (kozlekedotomeg.hu)
- [5] NIF honlap [Kelenföld – Százhalombatta vonalszakasz vasúti pálya és kapcsolódó létesítmények korszerűsítése](#) | Nif Zrt., [Érd – Érd alsó összekötő vágány és kapcsolódó létesítmények kivitelezése](#) | Nif Zrt., [Százhalombatta – Ercsi elágazás vonalszakasz](#)

vasúti pálya és kapcsolódó létesítményeinek korszerűsítése | Nif Zrt., Ercsi elágazás – Pusztaszabolcs vasúti vonalszakasz vasúti pálya és kapcsolódó létesítményeinek korszerűsítése | Nif Zrt., Kelenföld – Százhalombatta vonalszakasz biztosítóberendezés és ETCS 2 telepítési munkái | Nif Zrt., Százhalombatta – Pusztaszabolcs vonalszakasz biztosítóberendezés és ETCS 2 telepítési munkái | Nif Zrt.

- [6] NIF honlap **DEBRECEN – FÜZESABONY VASÚTVONAL KORSZERŰSÍTÉSE I. ÜTEM** | Nif Zrt.,

- [7] IHO Kisvárdán jártunk, bepillantottunk a látványtervek mögé (iho.hu)
 [8] Jelentés a MÁV Zrt. és leányvállalatai fejlesztési projektjeinek előrehaladásáról MÁV Zrt. 2019.
 [9] MÁV honlap **Megújult a vasútállomás épülete Szany-Rábaszentandrás**on | MÁV-csoport (mavcsoport.hu)

Az internetes anyagok letöltése 2022. április 1-14 között történt.



Experiences in Hungarian rail passenger transport during and after the pandemic

The past period has caused many difficulties for the operators and users of services alike. The management of the pandemic and the technical, human, economic, and epidemiological impact of taking the required and necessary measures has been a novelty in many cases. Possible solutions and methods of solving case-by-case problems had to be sought. This has been achieved with varying degrees of success. This brief overview seeks to identify the reasons for the successes and failures of individual sub-tasks. It also outlines possible solutions by highlighting the apparent shortcomings. The aim is to improve the quality of rail services through the developments.



Erfahrungen im ungarischen Schienenpersonenverkehr während und nach der Pandemie

Die vergangene Zeit hat Dienst Anbietern und Dienstnutzern viele Schwierigkeiten bereitet. Die Bewältigung der Pandemie und die technischen, menschlichen, wirtschaftlichen, wirtschaftlichen und epidemiologischen Auswirkungen der Ergreifung der erwarteten und notwendigen Maßnahmen erwiesen sich in vielen Fällen als neuartig. Es war notwendig, nach Lösungsmöglichkeiten, Methoden zur Lösung gelegentlicher Probleme zu suchen. Dies gelang mit mehr oder weniger Erfolg. Die kurze Übersicht versucht, die Gründe für den Erfolg, Misserfolg und das Scheitern bei der Lösung der einzelnen Aufgaben aufzudecken. Mit der Darstellung der eklatanten Mängel werden auch die Lösungsmöglichkeiten angezeichnet. Ziel ist es, mit den Verbesserungen das Niveau der Dienstleistungen des Eisenbahnverkehrs zu erhöhen.