

A 27-es Veszprém - Lepsény vasútvonal személyforgalom újrafelvételéről

Győr – Veszprém – Siófok vasúti tengely megvalósítása

Bevezető

A Veszprém – Lepsény vasútvonal Hajmáskér – Lepsény szakaszán 2007. március 3-án közlekedett utoljára személyvonat. Dokumentum bemutatja röviden miért érdemes a személyforgalmat a vasútvonalon felvenni.



Vasútvonal elhelyezkedése az országos vasúti hálózatban.

A vasútvonal Veszprém és Hajmáskér között a 20-as számú vasúti fővonalba csatlakozik, így a tényleges vasútvonalat Hajmáskér és Lepsény között tekinthetjük. A bezárt szakasz, 31 km hosszú nem villamosított vasúti mellékvonal.

Forgalomszünetelés oka

Megszűnés oka a gyér utasforgalom volt, amiért a 2007-es 2009-es vasútbezárási intézkedéseket hozták a megtakarítás jegyében. Később kiderült, hogy a kis fenntartású mellékvonalak forgalomszüneteléséből nem sikerült kimutatható megtakarítást kihozni, ugyanakkor a helyi utazóközönséget igen fájdalmasan érintette.

A gyér utasforgalmat a rossz menetrendi struktúrának és a semmiből semmibe vezető viszonylatnak köszönhette. Több járat csak Hajmáskérig közlekedett, így Veszprém felé átszállásra kényszerítve az utasokat.

Cél

A személyforgalom kapcsán szünetelő vasútvonal újrainvitásának a célja, hogy a jelenlegi hálózati hiányosságot pótolja, valamint a környező településeknek jobb közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtson.

Az újrainvitást követően létrejöhet Győr – Veszprém – Siófok közvetlen összeköttetés, valamint a Balaton „körbevonatozhatósága” is megvalósulna, ami a turizmus végett jelenleg is egy kormányzati cél.

Így a forgalom megszüntetésének oka, miszerint Lepsénytől – Hajmáskérig, ill. Veszprémig jártak korábban a vonatok, mindkét irányba kitolható lenne, amivel egy regionális vasúti összeköttetés valósulhatna meg.

Voltak korábbi tervek a Balaton keleti medencájének vasúti fejlesztéséről, amik az irreálisan magas árai miatt nem fognak megvalósulni. A 27-es vasútvonal újrainvitása reális áron megoldhatja a térség problémáit, turizmus és a munkaerőpiac is sokat profitálna belőle.

Az alábbi két ábrán látható a jelenlegi helyzet, és a forgalom újrafelvétele után bekövetkező potenciálok:



A térség jelenlegi vasúti hálózata



A Lepsény – Hajmáskér vasútvonal újrainvitásával nyerhető viszonylatok

Vasútvonal jelenlegi állapota

Veszprém felől a 27-es számú vasútvonal felső szakaszán a mai napig megmaradt a teherszállítás. Két üzembe visznek rendszeresen teherkocsikat:

- Balatonfűzfő iparterület kiszolgálása Vilonya-Királyszentistván megállóhelytől kiágazó iparvágányról (heti 2 alkalom, 4-7 vasúti kocsi)
- Berhida városhoz tartozó Peremarton gyártelep kiszolgálását Papkeszi állomástól bonyolítják le (kb. havi 1 alkalom 20-25 vasúti kocsi)



A vasútvonal rendszeres teherforgalma

A teherforgalom 9 km-en biztosított. Így a maradék 22 km-en a forgalom hiánya miatt a pálya kissé leromlott állapotú. Néhány éve még a teljes vonalon gyomirtós menet közlekedett, így a vasúti pálya több 2007-ben és 2009-ben bezárt sorstársával ellentétben még viszonylag jó állapotban van.

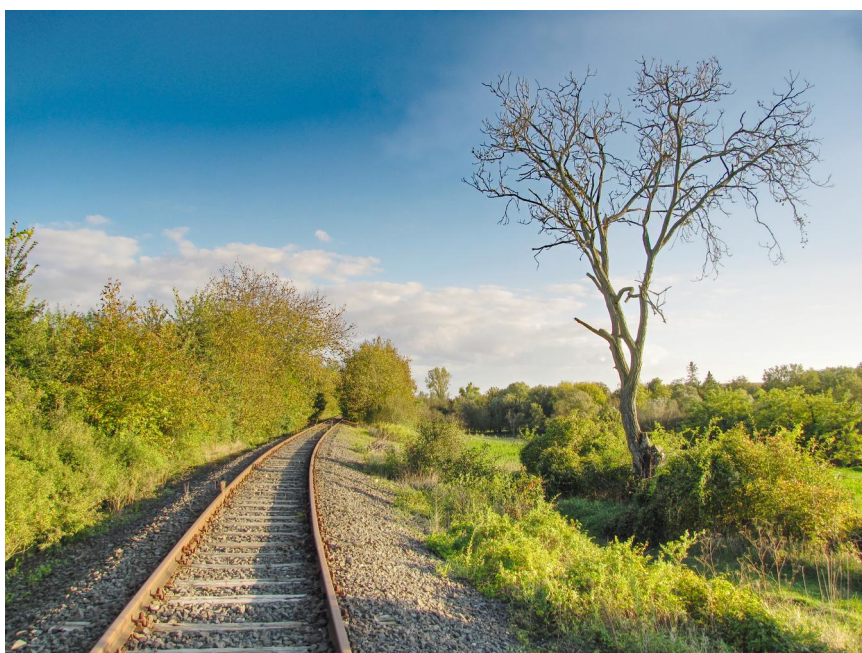


Gyomirtós kocsí 2012-ben Küngösnél 6 éve a forgalomszünet után.

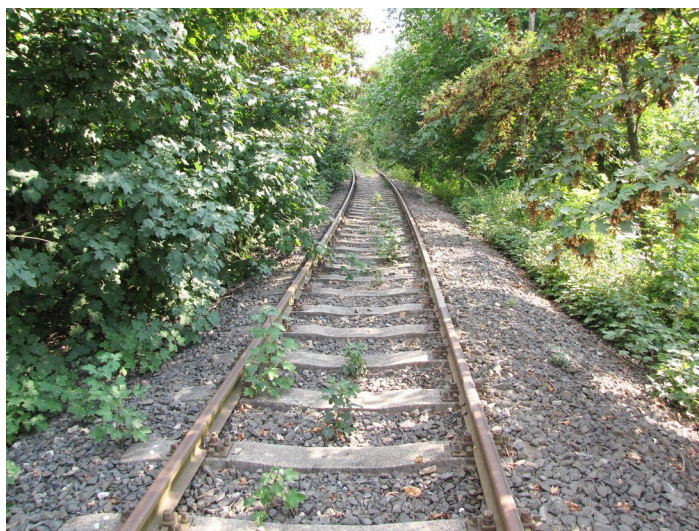
Problémák a forgalom nélkül maradt szakaszon:

Az elmúlt 11 évet viszonylag jól tűrte Papkeszi – Lepsény vonalszakasz, de sajnos a vasútvonal ezen szakasza leromlott. Újranyitás végett szükséges lenne újabb gyomirtós menetre és az úrszelvénybe belógó ágak nyírására. Berhida város határában lévő két közúti átjáróban felhordták a földet a vonalra az arra járó mezőgazdasági gépek. Ennek a kitisztítása is szükséges, amit szükség esetén Berhida városa szívesen átvállal. Valószínűleg a Papkeszi – Csajág szakasz ezért van kizárva a forgalom elől. Amúgy 10km/h-ás sebességhatárolás van érvényben a nem használt részen, a leromlott állapotok végett. Azért lenne előnyös az átjárók kitakarítása, mert így 10km/h-val a gyomirtós menetek újra járhatnának, karbantartva a pályát az elburjánzó növények elől.

Továbbá számos keresztaljat szükséges cserélni, síncsavarokat és egyéb rögzítőelemeket is, valamint talán néhány sínzsalat is. Pontosabb információért MÁV-nak fel kell mérnie szakembereivel a javítandó részeket. Jó hír viszont, hogy a legtöbb anyagot, más fővonalai vasúti fejlesztés során kinyert anyagokból be lehet a vasútvonalba építeni.



Vasútvonal jelenlegi állapota a forgalom nélkül maradt részen, Berhida város határában



Betonaltas pályaszakasz Küngös közelében. Probléma csupán a belógó növényzettel van.



Besározódott útátjáró, ahol a növények megtelepültek. Síniány sehol sincs a vonalon.



Vasútvonalon lévő megállók környezete gondozott, a 2007-es bezáráskori állapotokat tükrözik.

Jó hír viszont, hogy Papkeszi vasútállomásra a közelmúltban hoztak tárolás céljára komolyabb mennyiségű betonaltakat és sínzálakat, amiket Budapest – Miskolc vasútvonal felújításából nyertek ki. A vasútvonal leromlott állapotának bezáráskori feljavítására kis szerencsével akár ez a mennyiség is elegendő lenne.



Papkeszi állomásra felhalmozott vasúti anyagok. A leromlott pályaállapotok innentől kezdődnek, ahová szükséges lenne a beépítésük.

További jó hír, hogy ezen dokumentum írása alatt, közúti megrendelésre cserélik ki a vasútvonalon két helyen az útátjárókat, ahol új, 2018-as gyártású betonlajak és sínszálak kerülnek beépítésre.



Hamarosan beépítésre váró anyagok a 11 éve szünetelő vasútvonalon.

A vasútvonalon 2007-es bezáráskor egy állandó 30 km/h-ás lassújel (sebességkorlátozás) volt érvényben a vonal északi szakaszán Sólly térségében, kb. 1.5 km hosszan. Ezt 2014-ben felszámolták, a teherforgalom miatt betonlajak cseréjével, valamint a vasúti pályát is beszabályozták. Így a bezáráskori menetrendhez képest 1-2 perc menetidő nyerhető.



7 évvel az utolsó személyvonat elhaladása után megszüntették a 30km/h-ás lassújelet.

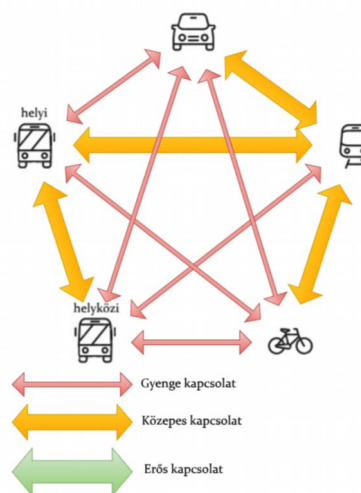
Személyforgalom újrafelvételének előnyei

Versenyképesség

A vasút jó alternatívát nyújthat az egyéni autóhasználattal szemben. Köztudott tény, ami több tanulmányban is megtalálható, hogy az autóról sokkal jobban szállnak át vasútra az emberek, mint az autóbuszra. A Veszprém város mobilitási tervéből kivágott ábra is ezt a kapcsolatot érzékelteti.

Továbbá megfelelő autóbuszos ráhordással a vasút és az autóbusz versenyképes közösségi közlekedési alternatívát nyújt.

Nagy előnye még a vasútnak, hogy kerékpár nagyon könnyen szállítható, ami szintén növeli a közlekedési ág versenyelőnyét.



Veszprém város mobilitási tervében szereplő ábra

A következő táblázatokon Veszprémből való vasúti, illetve autóbuszos közösségi közlekedést hasonlítjuk össze.

Veszprémből való utazási idő

Település	2018-as autóbusz menetidő (perc)	2007-es vasúti menetidő (perc)	Megjegyzés
Hajmáskér	19-27	7	
Sóly	17-18	12	
Vilonya	19-26	18	
Királyszentistván	17-22	18	
Papkeszi	34 (napi 2 járat)	23	autóbusz, átszállással: 38-55
Berhida	34-39	27	
Küngös	68-75	36	
Csajág	63-70	41	
Balatonfőkajár	55-59	48	
Lepsény	80-119	56	autóbusszal csak átszállással

A fenti táblázatból látható, hogy a vasút a maga 50km/h-ás pályasebességgel is bőven veri az autóbusz menetidejét. Ez azért van, mert a közút más nyomvonalon halad, így párhuzamosság elvén

nem lehet kizárni egyik vagy másik szereplőt, mert mindkettőre szükség van. A menetidő a táblázat szerint is 1-2 perccel csökkenthető a 2014-es pályakarbantartás által, valamint későbbi fejlesztés során egyes részek 60km/h vagy esetleg 80km/h növelésével drasztikus menetidő csökkenés idézhető elő, amivel az egyéni gépjárművekhez képest biztos versenytársa lenne a vasút a térségben.

Kilométer-övezetek Veszprémtől számított jegy vagy bérletváltás esetén

Település	autóbusz kilométer övezet (km)	vasúti kilométer övezet (km)
Hajmáskér	15	10
Sóly	15	15
Vilonya	20	15
Királyszentistván	15	15
Papkeszi	25	20
Berhida	25	20
Küngös	40	30
Csajág	35	30
Balatonfőkajár	35	35
Lepsény	75	40

Mivel a vasút rövidebb útvonalon halad a közúti buszokhoz képest, így az utas olcsóbb jegyet válthat vasúton ugyanarra a településre.

Mit nyernek a települések?

Győr térsége

- A Győr – Veszprém 11-es számú vasútvonal jelenleg „lóg a levegőben” főleg a nyári szezonban érzékelhető ez a jelenség, mert Veszprémből már közel van a Balaton de csak irreálisan nagy kerülővel lehetne eljutni vasúton, így a Győriek autózni kénytelenek. Minden évben cikkeznek a győri lapok, hogy mennyire nem megoldott a Balaton partjára az eljutás közösségi közlekedéssel. Így újra visszatérhetnének a nagy sikerű nyári fürdős-vonatok.

Veszprém város

- Veszprém közvetlen vasúti összeköttetést kapna a Balaton legnagyobb városával.
- Veszprém állomás jelenleg főleg a Szombathely és Budapest felé tartó forgalmat szolgálja ki és kisebb részben Győr felé tartó utazókat. Ha a Győr-Siófok és Szombathely-Budapest vonatok találkoznának az állomáson, akkor a vasút szerepe jóval felértékelődne, mert komolyabb átszállási kapcsolat jönne létre és Veszprém város vasúti csomóponttá válna. Így a korábban tervezett intermodális pályaudvar, - amit a vasútállomáshoz terveznek - jóval több szerepet kaphatna.
- Veszprém városban nagyon kiesik az állomás, viszont az évek alatt sok munkahely létesült az állomáshoz jóval közelebb lévő ipartelepen. Veszprém megye egyik legnagyobb foglalkoztatói a Continental, Valeo, Baluff is itt találhatóak. Így egy jó vasútállomásra ráhordó munkásjáratokkal hatékonyabb és gyorsabb lehetne a munkások eljutása a munkahelyükre, mint a jelenlegi belvárosi fogalmon át áraszó buszokkal.

Vonal menti települések

- A Balaton keleti háttértelepüléseit bekapcsolná a tó vérkeringésébe, amely turisztikai és egyéb fejlődéséhez juttatná a településeket.
- A vasútvonal települései könnyedén eljuthatnának Siófokra és a Balaton-partra, mely több munkalehetőséget teremthet a környéken, valamint iskolaválasztás szempontjából is Siófok kedvezőbb alternatíva lehet.
- A 27-es vasútvonal települései újra vasúthoz jutnának, ezzel könnyebbé válna a megyeszékhely, a főváros, valamint a Balaton megközelítése. A megszűnés óta a vonal menti községekben problémát jelent a megyeszékhelyre és a szomszéd községekbe való eljutás. Ez főleg a vonal déli részére jellemző.

Balatonfüred, Siófok és környező Balaton-parti településekkel

- A Balaton újbóli "körbevonatozása" válna valóra, ez főleg a kerékpárszállítás miatt is fontos és jelenleg is kormányzati cél ennek megteremtése. A 27-es vasútvonal újranyitásával lehetne a legköltséghatékonyabban ezt megvalósítani. Esetleg Csajág állomáson egy deltavágány építése indokolt lehet, így nem szükséges az irányváltással bajlódni egy Balatonfüred – Siófok viszonylattal.

Általánosságban

- Nagy problémát jelent, hogy a vasútvonal nem váltható ki autóbusszal, mert a közút más nyomvonalon halad, ezért nem lehet a párhuzamos közlekedés megszüntetése elvén a vasutat kiváltani autóbusszal. Például: Papkeszi - Veszprém, Hajmáskér - Berhida, Veszprém - Siófok, Lepsény - Veszprém és hasonló kapcsolatok a vasúttal jóval könnyebben elérhetőek, mint autóbusszal.
- A vasút nagy előnye a kerékpárszállítás, amely a Balaton közelében igen felkapott turisztikai szempont.
- A vasútvonal újranyitásával a Balaton és a Bakony összekapcsolása válna valóra. A két fontos turisztikai célpont összekötésére lenne igény.
- Öt vasútvonalat kapcsolna össze az elképzelés. A szombathelyi, északi-parti, déli-parti, győri és kaposvári vasútvonalak összekapcsolásával és kedvező menetrenddel, komoly átszállási lehetőségek jönnének létre.
- Így egy kerülőút jöhet létre, mind a teher, mind a személyforgalom számára. Csökken a térség vasútvonalainak zavarérzékenysége. Ha valami probléma adódik, vagy építkezés miatt kizárják a Hajmáskér – Székesfehérvár, Csajág – Székesfehérvár vagy Lepsény – Székesfehérvár szakaszt, akkor a vonatoknak lesz alternatív útvonaluk. Például 2007-ben a bezárás utáni napokban Öskü környékén építkezés zajlott, így a Szombathely – Veszprém – Budapest gyorsvonatok terelve a 27-es vasútvonalon keresztül haladtak, kerülővel ugyan, de megúsza a kétszeri átszállásos pótlóbuszozást ami időben hasonló csúszás lehetett volna.

A vasútnak számos előnye van a többi közúti járművel szemben

Kényelem

A vasúton nem kell tartani a kátyúk és a rossz úttest miatt bekövetkező folytonos rázkódástól. A hirtelen fékezés és kanyarodás hiánya miatt kényelmesebb olvasni, vagy éppen hordozható számítógépen dolgozni. Így akár az utazással töltött időt hatékonyan felhasználhatjuk.

Gyorsaság

A vasút sebességének nincs felső határa, szemben a közúti közlekedéssel. Sebességemeléssel és modern járművekkel sok utast lehet az egyéni gépjárművek használatától átcsábítani.

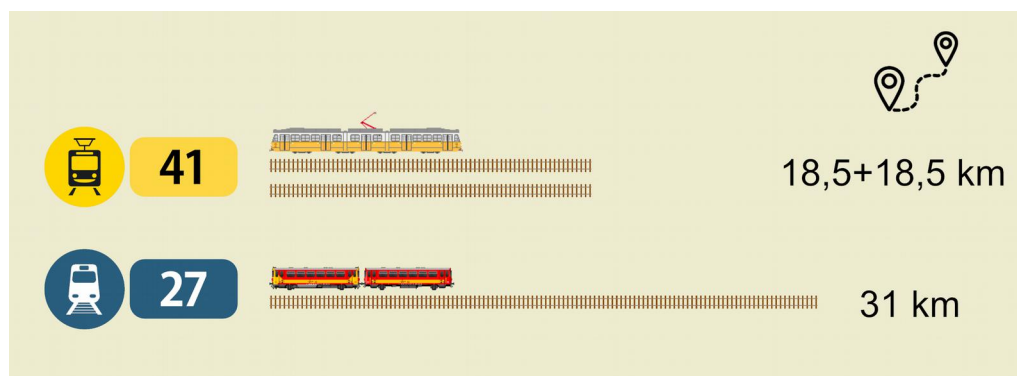
Biztonság

424 utas vesztette életét a magyar vasút teljes, 166 éves történelmében! A közutakon csak az elmúlt évtizedben 12.000 ember halt meg. Évente háromszorosa a vasút teljes, bő másfélszázados történelmének! (forrás: iho.hu)

Technikai feltételek

- Mellékvonal lévén és a vonal rövidegsége végett a fenntartása kedvező, eltörpül a vasúti fővonalaink karbantartása mellett.
- Bezáráskori 50km/h pályasebesség elérése bontott használt anyagokból kivitelezhető, aminek nagy részét jelenleg is a vasútvonalon tárolnak.
- Vilonya-Királyszentistván megállóhely közelében lévő közúti átjáróban fénysorompó létesítése ugyan megdobja az újranyitás költségét, de állandó személyzetet így a teljes vonalon megspórolható. Vonatkereszt lebonyolítása Hajmáskér, Csajág és Lepsény állomásokon lehetséges, ahol jelenleg is van forgalom és személyzet.

A 41-es villamos hosszával összehasonlítva a vasútvonal 31 km hosszú egyvágányú és jóval kevésbé van kitéve a forgalmi elhasználódásnak, mint a sűrűn járó 41-es villamos 18 km-es dupla vágányai. Ugyanakkor ha a 41-es villamos kiesik, akkor van alternatív útvonal Budapesten belül. Sajnos a 27-es vasútvonalon nincs alternatíva, vagy hatalmas kerülővel tudja az utas elérni célját jelenleg.

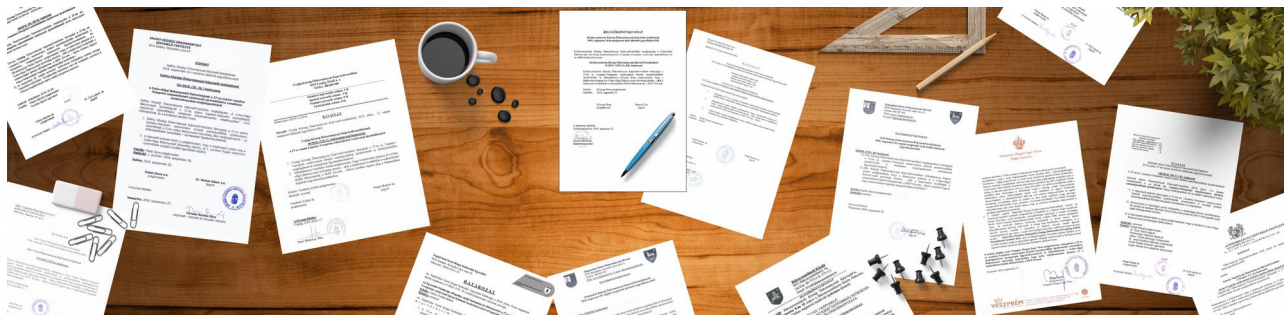


A 41-es villamos és a 27-es vasútvonal hosszának összehasonlítása

Újranyitási kezdeményezés

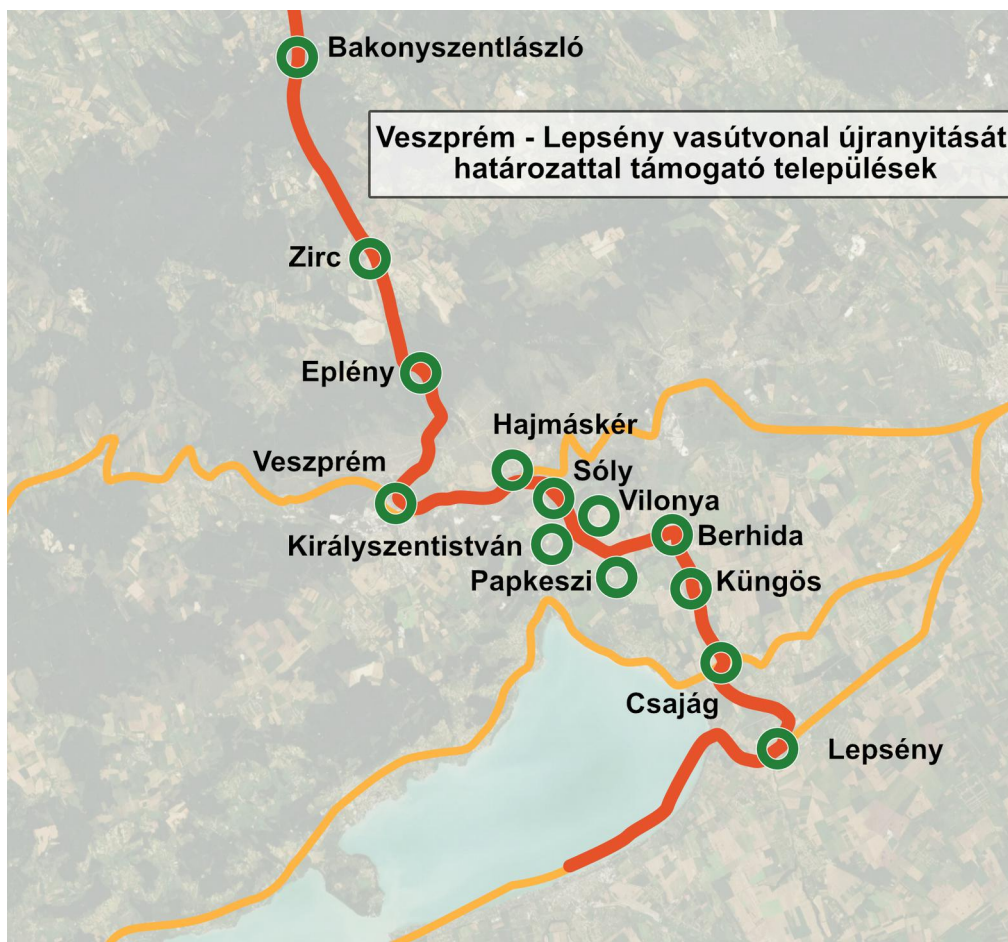
2011-ben a környező települések a vasútvonal személyforgalmának újranyitása érdekében tárgyaltak. Sajnos akkor ez nem valósult meg. 2018-ban egy nagyobb volumenű újranyitási kezdeményezéssel szeretnék a környékbeli települések és az itt lakók vasút újranyitását elérni.

Képviselő-testületi határozatok



A kezdeményezésnek két aspektusa volt. Az egyik, hogy a környékbeli települések meghozták a képviselő-testületi határozatukat, hogy miképpen támogatják a vasútvonal újranyitását. A vonal menti önkormányzatok egy emberként álltak a kezdeményezés mögé, valamint Eplény, Bakonyszentlászló települések és Zirc város is meghozták a képviselő-testületi határozatukat, miszerint támogatják a vasút újranyitását.

Ezen felül Szent Kinga kulturális egyesület és Veszprém város polgármestere is támogató határozatban állt ki a vasút újranyitása mellett.



13 település hozott határozatot, hogy támogatja a vasútvonal újranyitását

Különvonat



A kezdeményezés másik módja, egy figyelemfelhívó különvonat közlekedtetése volt, ami a vasútvonal jelenleg járható szakaszán Veszprém – Papkeszi – Veszprém viszonylatban 2018. augusztus 25-én tartották meg a Cuha-völgyi Bakonyvasút szövetség és a környező önkormányzatok szervezésével.

A különvonaton a két kocsiban kb. 160 ember tartott velünk, valamint a köztes megállókban is sokan fogadták a vonatot.



*Sóly állomáson ünnepség és beszédek közben.
11 évvel az utolsó személyvonat után a különvonatot kisebb tömeg várta.*



Sóly állomás helyi lakosokkal



Vilonya-Királyszentistván megállóhelyen a különvonat utasait a település vezetői büféasztallal vendégelték meg.



*Papkeszi állomás jelenleg a különvonat végállomása volt.
Számos programmal kedveskedett a településvezetés az utasoknak.*

A figyelemfelhívó különvonat nagy sikerrel zárult. Minden településen fogadták a vonatot a helyi polgármesterek beszédet mondtak és kis programmal vártak minket. Az utasok jól érezték magukat és sokszor elhangzott az út során, hogy nagyon is igény lenne erre a vasútvonalra.

Kapcsolódó cikk az eseményről: <http://railpixel.hu/figyelem-figyelemfelhivo-kulonvonat-kozlekedett-papkeszire/>

Érdekesség: Jött velünk visszafelé egy úr aki a különvonattal ment munkába úgy, hogy Papkesziről elbicazott az állomásra, feltette a vonatra kerékpárját és Veszprém állomáson megérkezve tovább közlekedett kerékpárjával a munkahelyére, pedig korábban ezt 11 éve tehetné volna meg, és olyan természetességgel utazott a különvonaton, mintha minden nap így menne munkába.

Újranyitáshoz szükséges lépések

Az újranyitás bármikor megtörténhet, ha a döntéshozók úgy határoznak. Ugyanakkor az idő sürget, mivel a pálya évről évre egyre romlik. A Bakonyvasút szövetség úgy gondolja, hogy most van itt az idő arra, hogy még reális keretek között a vasútvonalat újra lehessen élesíteni.

Újranyitás lépései a következők lennének:

1. Papkeszi – Lepsény között a pálya úrszelvényébe belógó ágak levágása, útátjárók tisztítása, valamint gyomirtózás.
2. Pálya megvizsgálása a vasút szakembereivel. Pótlendő és javítandó elemek pontos felmérése.
3. Szükséges elemek beépítése, felhasználva a Papkeszi állomáson tárolt anyagokat.
4. Menetrend elkészítése egyeztetve a helyi településekkel és civil szervezetekkel. A Bakonyvasút szövetség szerint jelenleg egész éves 3 pár Győr – Veszprém – Siófok vonaton felül 2 vagy 3 pár Veszprém – Siófok járatral megoldható a régió kiszolgálása.
5. Forgalom elindítása.

Zárószó

Kérem a Tisztelt Döntéshozókat, hogy a leírtak fényében a vasútvonal újranyitása érdekében pozitív döntés szülessen.

Tisztelettel:

Kertai Máté
Bakonyvasút szövetség

