

Versenyképesség- javítás a Budapest– Hegyeshalom vasútvonalon

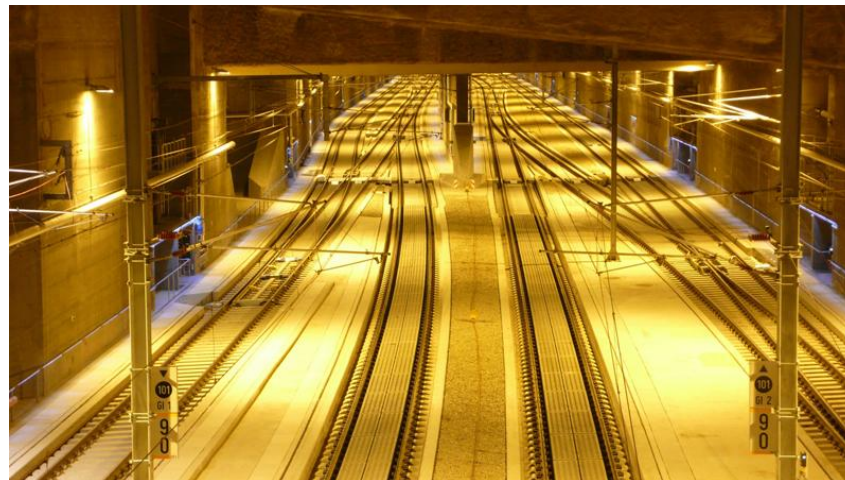
Dr. Kormányos László
Marketing és Fejlesztési vezető
MÁV-Start Zrt.



Budapest, 2014. június 5.

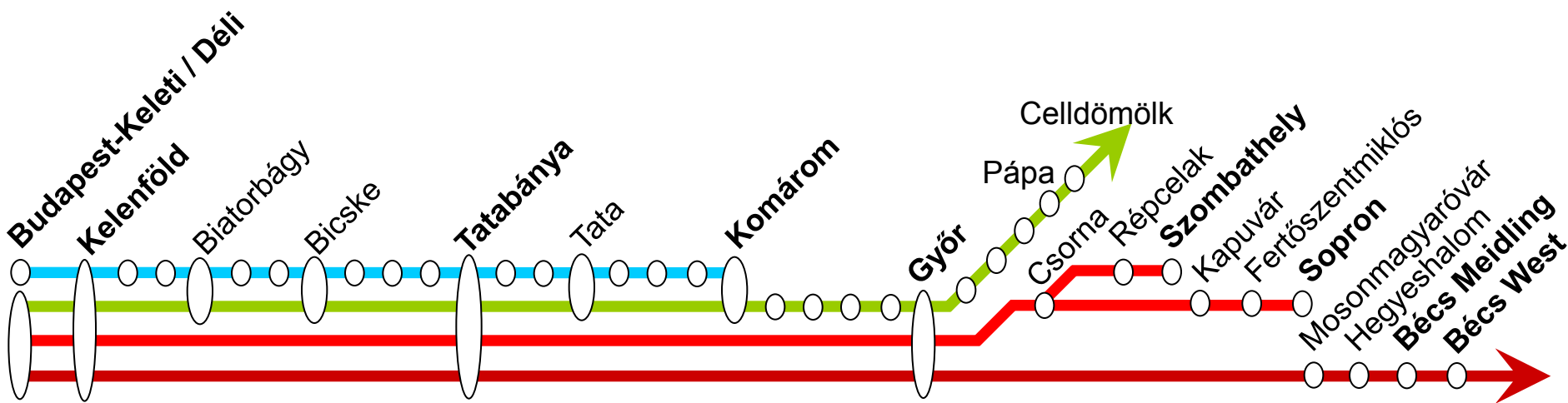
Helyzetkép

2015 decemberétől, a Bécs környéki nagysebességű infrastruktúra és az új **bécsi főpályaudvar** átadása után módosul az osztrák belföldi menetrendszerkezet, emiatt **jelentős menetidőcsökkenés** valósítható meg Magyarország és Ausztria illetve Németország között.

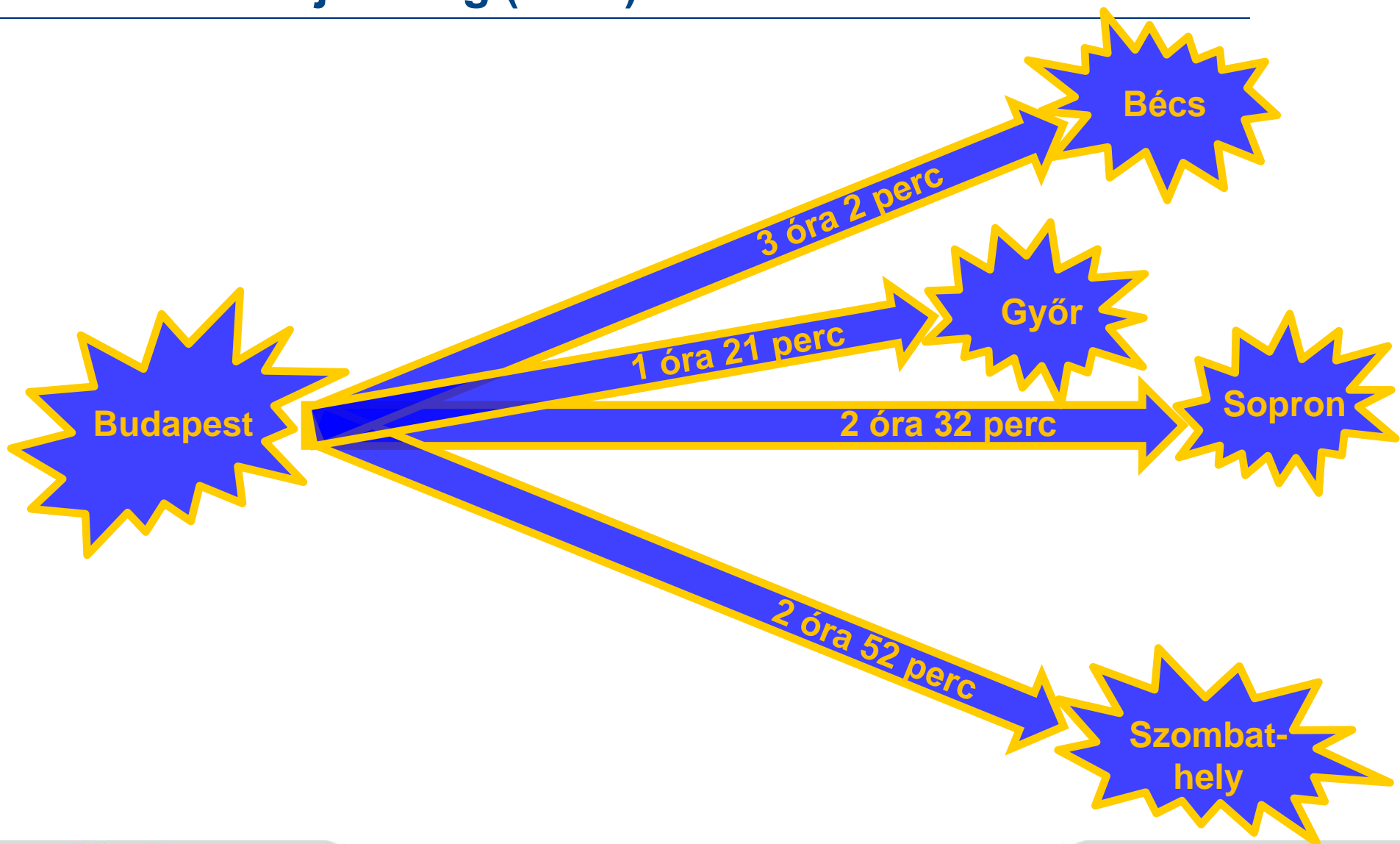


Jelenlegi menetrend

- Railjet-vonatok** kétóránként Bécs–Salzburg útirányon át Münchenbe.
- InterCity-vonatok** kétóránként (órás ütemet adva Budapest és Győr között a railjet vonatokkal), Szombathelyre és Sopronba.
- Gyorsvonatok** kétóránként Pápa–Celldömök útirányon át Szombathelyre (és napi 3 alkalommal Zalaegerszegre)
- Személyvonatok** óránként Komáromba (és kétóránként továbbközlekedve Győrbe) és munkanapokon délután óránként Tatabányára (félórás ütemet adva Budapest és Tatabánya között)



Menetidők jelenleg (2014)



Versenyképesség jelenleg Budapest és Bécs között

➤ Menetidő

- Vasúton 3 óra 2 perc → ← közúton 2 óra 18 perc

Javítandó!!!

➤ Vonatkövetési sűrűség (frekvencia)

- Jelenleg kétóránként
→ átlagos eljutási idő: 4 óra 2 perc

Javítandó!!!

- Csúcsidőben kapacitásproblémák

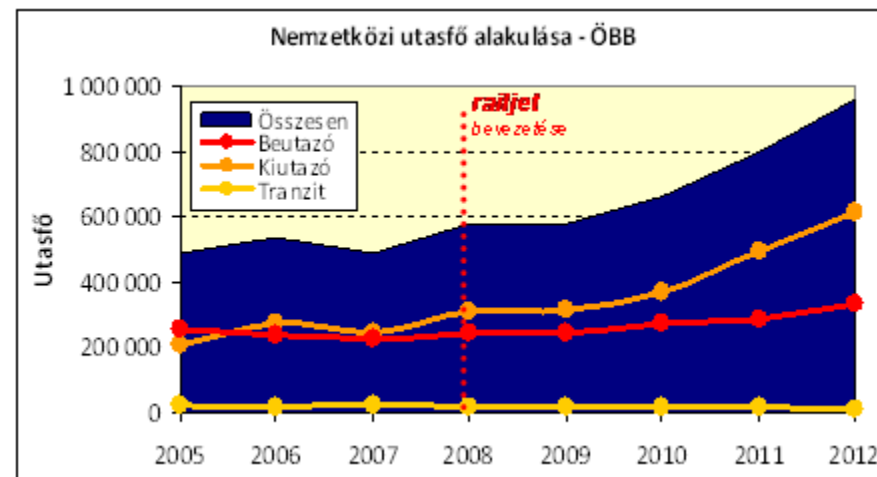
- Évi átlagosan 20%-ot növekvő utasszám

→ Két év múlva súlyos kapacitásproblémák

➤ Menetrendszerűség

- Pályaállapot miatti késések

Javítandó!!!



Célok

➤ Menetidő csökkentése

- Bécs és Budapest között
- Németország és Budapest között kihasználva az átmenő pályaudvar miatti útvonal rövidülést
- Budapest és Szombathely között, kihasználva a Csorna és Szombathely közti villamosítást

➤ Vonatkövetési sűrűség (frekvencia) növelése

- Órás ütemű közlekedés Budapest és Bécs között
- Félórás ütemű közlekedés Budapest és Győr között

➤ Portfólió tisztítás belföldön

- Csak egy belföldi távolsági termék: InterCity



Menetrendi kötöttségek (A többi dunántúli fővonal áttekintése nélkül)

Bécs és Ausztria:

- csatlakozás Graz felé/felől
- továbbközeledés München felé/felől
- szabad menetvonal Bécs és Királyhida között

Budapest és Magyarország:

- Déli–Kelenföld szakasz 100%-os telítettsége
- Keleti kapacitás problémái
- GYSEV szakasz egyvágányúsága

Bécs Főpályaudvar:

- érkezés 15 és 20 között
- indulás 40 és 45 között

Budapest-Keleti:

- indulás 30 és 40, vagy 00 és 10 között
- érkezés 19 és 29, vagy 39 és 49 között

A többi dunántúli fővonal áttekintése nélkül két menetrendi lehetőség:

- Óra 00-ás keletis indulás – 2 óra 20 perces menetidő pályafelújítás nélkül csak győri megállás → **NINCS HEGYESHALMI és TATABÁNYAI MEGÁLLÁS**
 - mivel 2016-ban a megállások kihagyása nem támogatott erre középtávon lehet visszatérni → **CÉLÁLLAPOT**
- Óra 40-es keletis indulás – 2 óra 40 perces menetidő → **ÁTMENETI ÁLLAPOT**

ÁTMENETI ÁLLAPOT (2016) – I. variáció

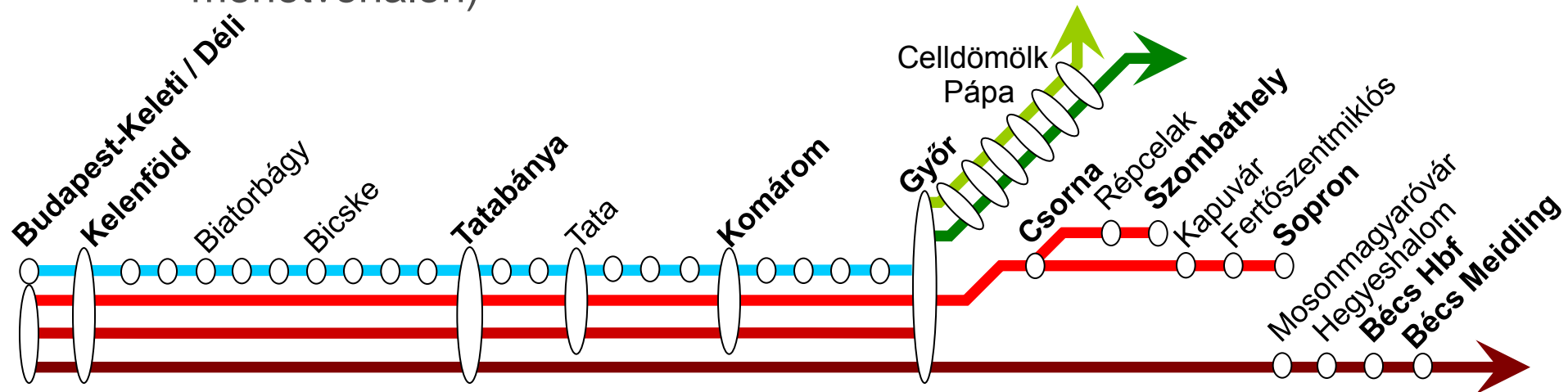
- Railjet-vonatok és MÁV-Start EuroCity-vonatok óránként óra 40-es keletis indulással Bécs felé, Bécsbe **22 percet** csökkenő menetidővel,
- InterCity-vonatok kétóránként páros óra 10-es keletis indulással Szombathelyre és Sopronba, csornai vonatmegosztással (160-as menetvonalon),
- InterCity-vonatok kétóránként Győrbe páratlan óra 5-ös Keletis indulással (140-es menetvonalon)

Előny:

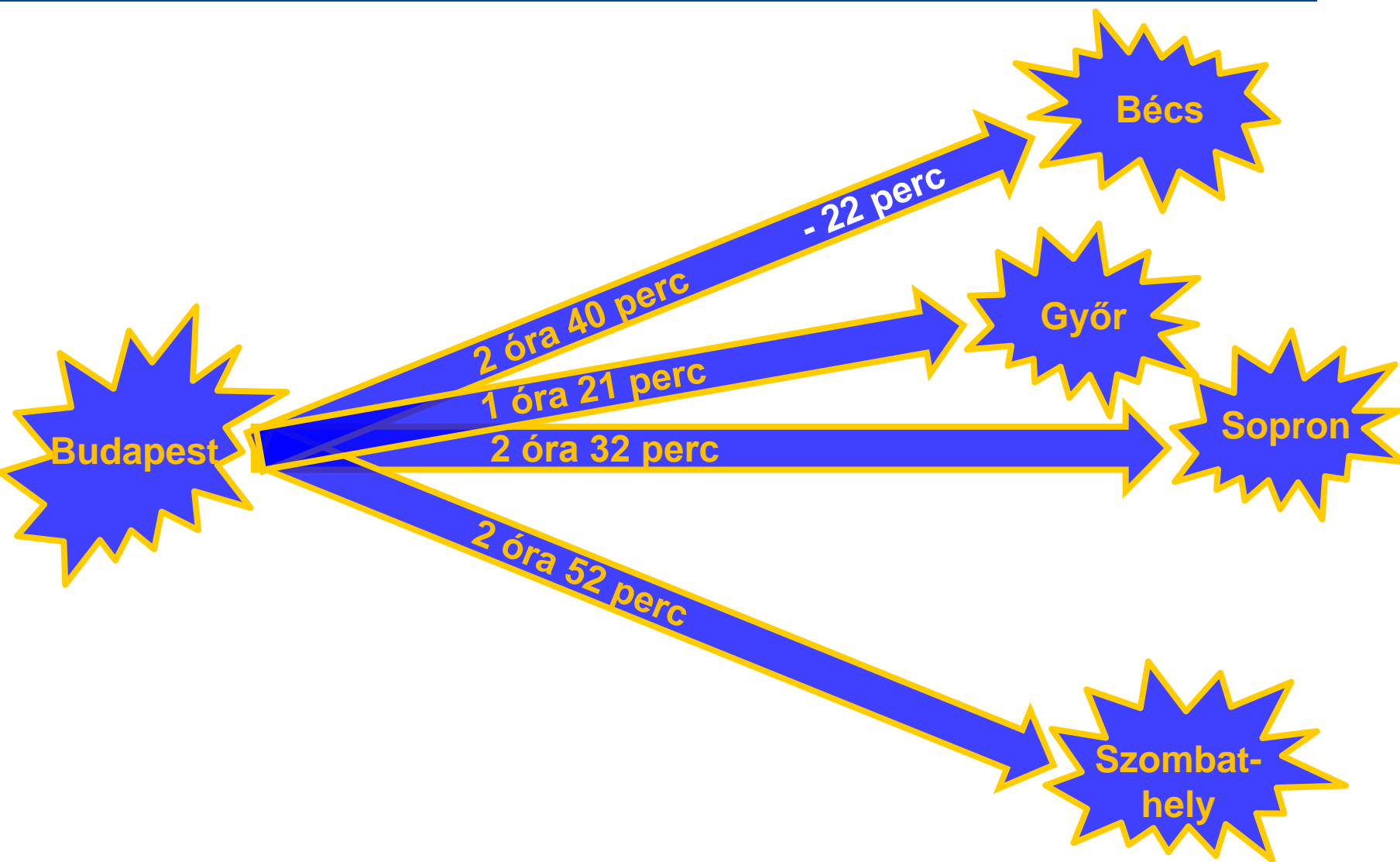
- egyszerűen megvalósítható

Hátrány:

- nem javuló belföldi eljutások



ÁTMENETI ÁLLAPOT (2016) – I. variáció, menetidők



ÁTMENETI ÁLLAPOT (2016) – II. variáció

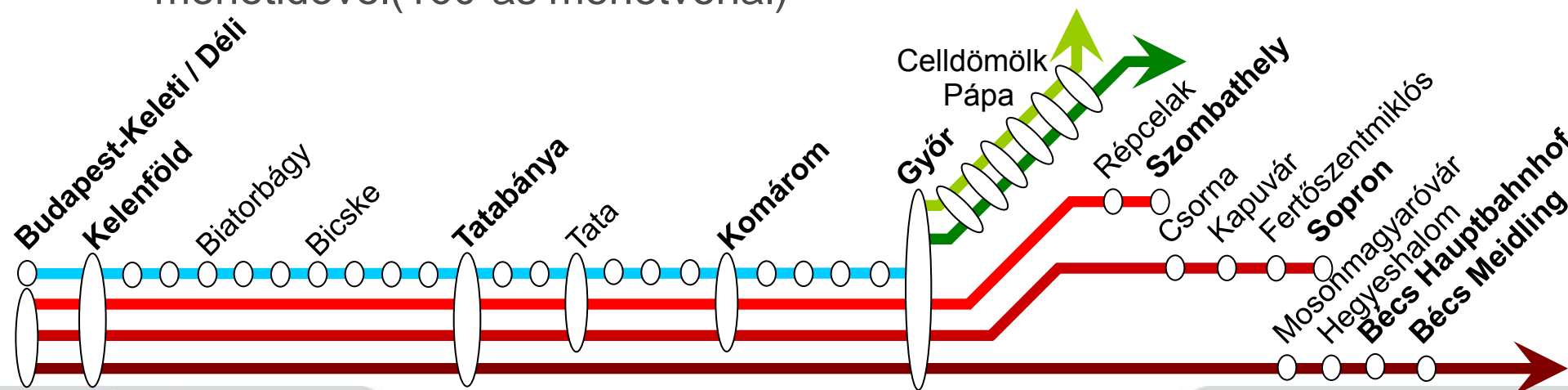
- **Railjet-vonatok** kétóránként Bécsen át Münchenbe óra 40-es keletis indulással, csúcsidőben Budapest és Bécs között sűrítve **MÁV-Start EuroCity-vonatokkal**, Bécsbe 22 perccel csökkenő menetidővel
- **InterCity-vonatok** kétóránként óra 10-es keletis indulással önállóan Sopronba, 4 perccel csökkenő menetidővel (160-as menetvonal)
- **InterCity-vonatok** kétóránként óra 10-es keletis indulással önállóan Szombathelyre, 13 perccel csökkenő menetidővel (160-as menetvonal)

Előny:

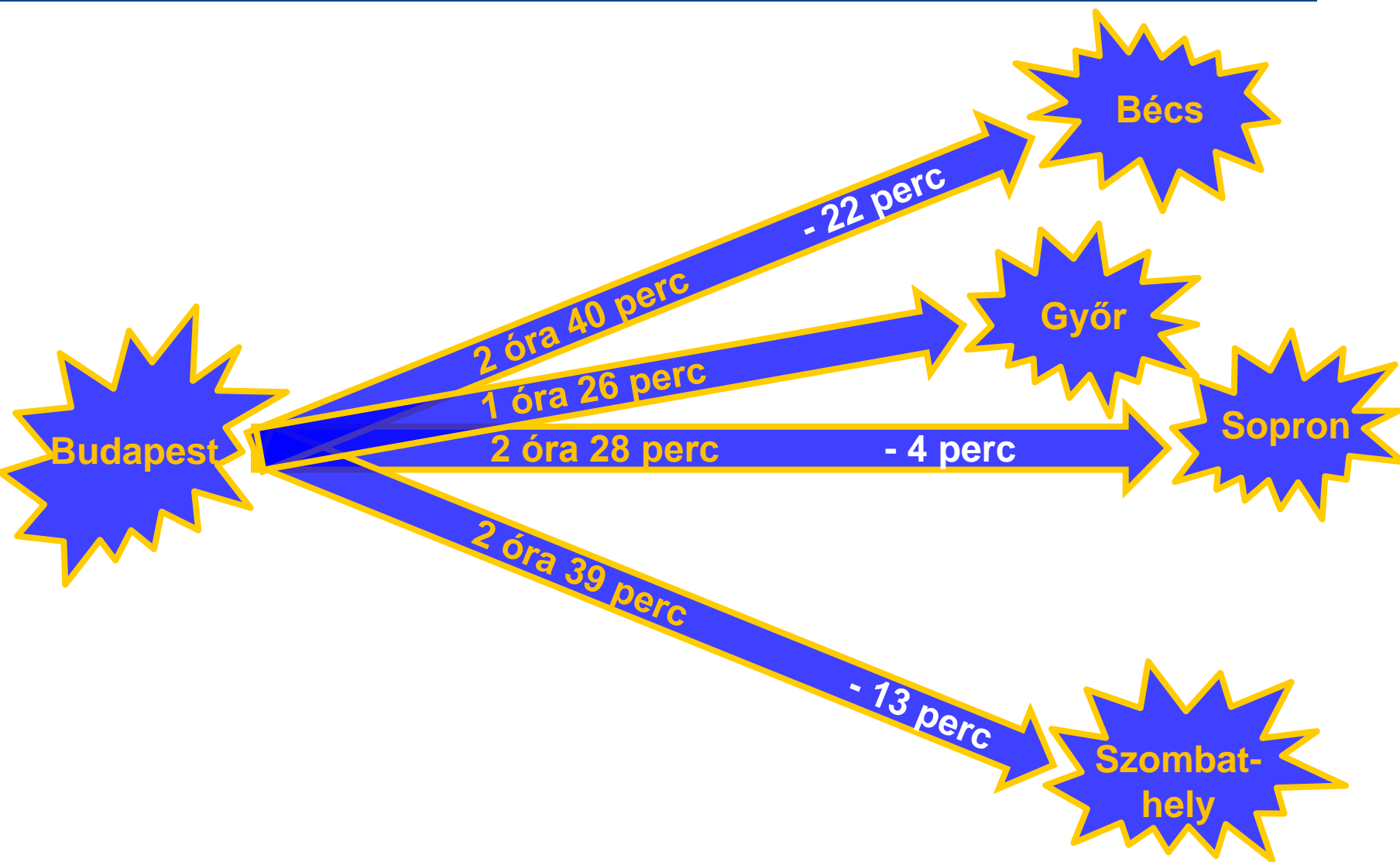
- **Jobb menetidők belföldön**

Hátrány:

- **160-as IC-kocsiigény**



ÁTMENETI ÁLLAPOT (2016) – II. variáció, menetidők



CÉLÁLLAPOT megvalósulásának feltételei

Óra 00-ás keletis indulás – 2 óra 20 perces menetidő

Tatabányai megállás 2 óra 20 perces menetidő mellett

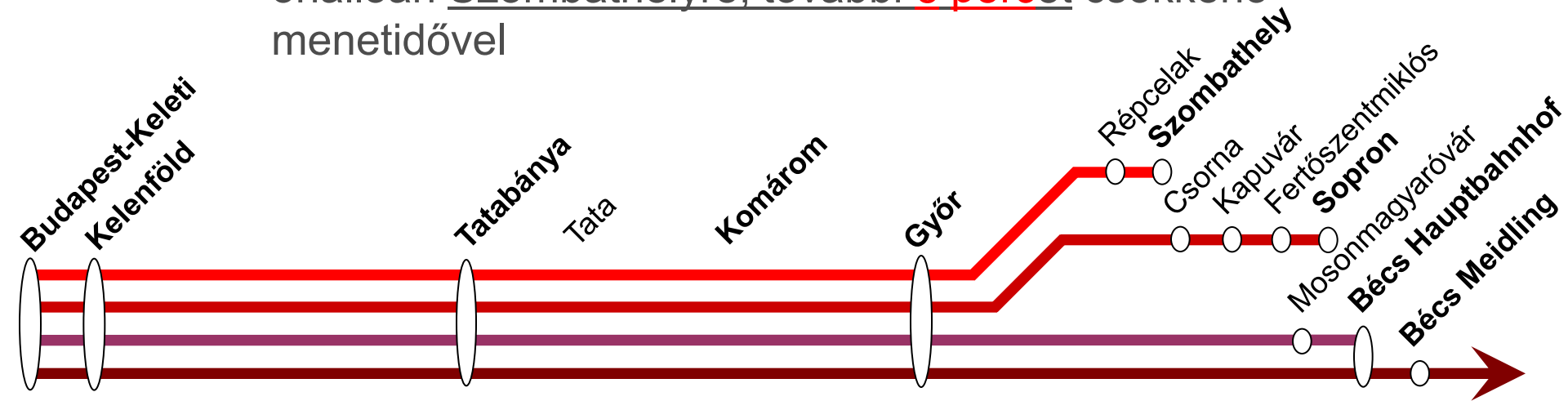
- **Pályafejlesztés Biatorbágy és Tata között**
(a CEF-es projekt megvalósulásáról 2015-ben várható döntés)
 - → Végig 160 km/h-val járható pálya
 - → tatabányai megállás BELEFÉR 2 óra 20 perces Budapest–Bécs menetidő mellett

Hegyeshalmi megállás elhagyása

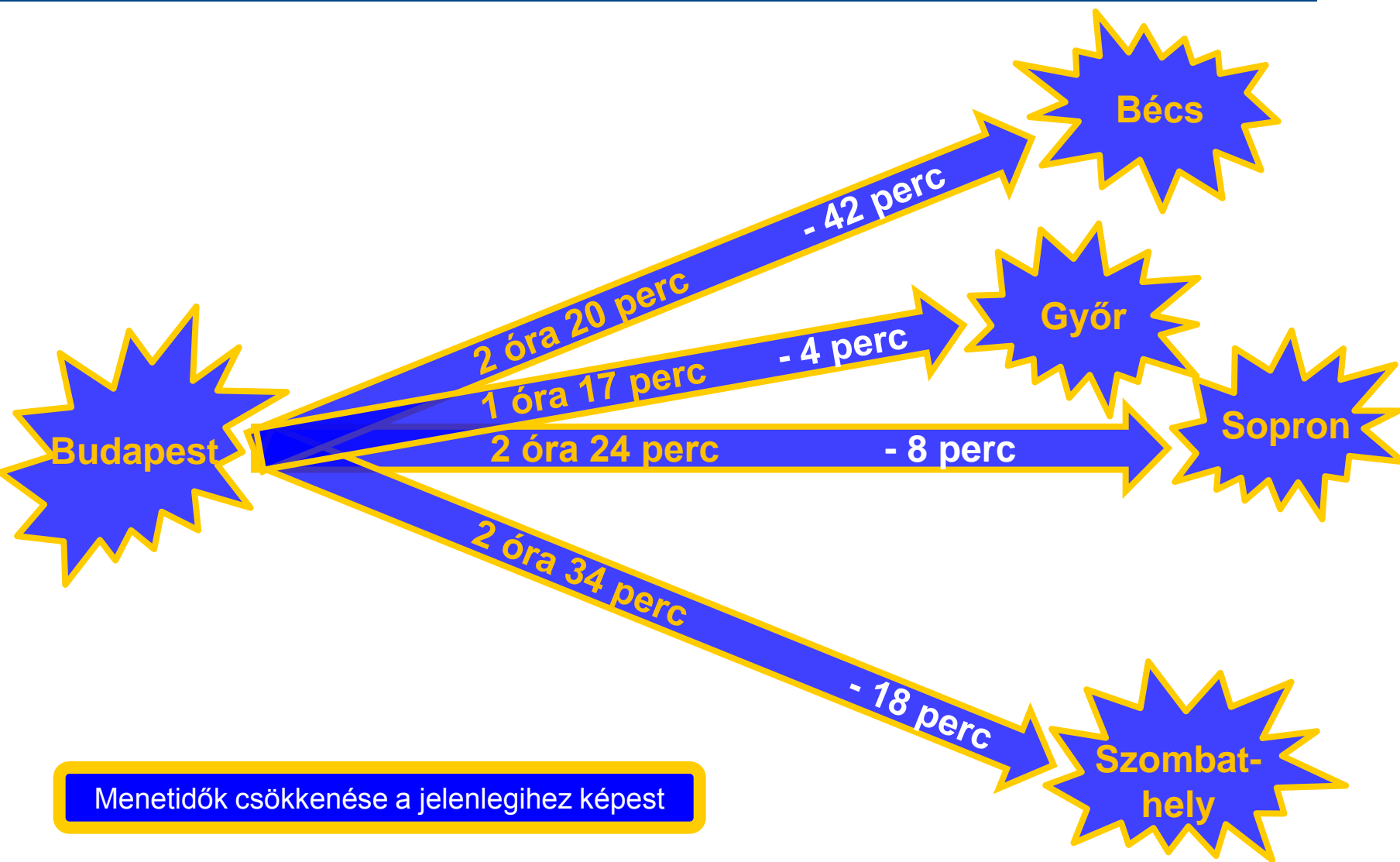
- **Személyzetcsere nélküli közlekedés megoldása:**
 - Jegyvizsgálók, mozdonyvezetők Budapest és Bécs között végig utaznak
 - Humánpolitikai problémák megoldása: nagy bérkülönbség a két ország bérszínvonala között

CÉLÁLLAPOT: középtáv

- Railjet-vonatok** kétóránként óra egészes keletis indulással Bécsen át Münchenbe, Bécsig és Münchenig további 20 perccel csökkenő menetidővel, csak győri megállással
- MÁV-Start EuroCity-vonatok** kétóránként Budapest és Bécs között győri és mosonmagyaróvári megállással
- InterCity-vonatok** kétóránként óra 35-ös keletis indulással önállóan Sopronba, további 4 perccel csökkenő menetidővel
- InterCity-vonatok** kétóránként óra 35-ös keletis indulással önállóan Szombathelyre, további 6 perccel csökkenő menetidővel



CÉLÁLLAPOT: középtáv, menetidők



Menetidők csökkenése a jelenlegihez képest

Köszönjük a figyelmet!