

120. sz. vonal

(Budapest) – Szolnok – Békéscsaba – Lőkösháza

A vasútvonalon a távolsági utasforgalmat a kétóránként Budapestről Békéscsabára, de többségében Lőkösházaig közlekedő Intercity és gyorsvonatok látják el, melyek csúcsidőszakban óránkénti gyakoriságot garantálnak. E vonatok közül több is az országhatáron túlra, romániai célpontokig közlekedik, biztosítva ezzel a nagyvárosok közti nemzetközi kapcsolatokat, valamint a határ menti régiók magas színvonalú összeköttetését. A regionális forgalmat elsősorban a Békéscsaba és Gyoma, valamint a Mezőtúr és Szolnok közt közlekedő személyvonatok, kisebb mértékben pedig a nem pótljegyköteles távolsági vonatok szolgálják ki.

A menetrend-módosítással bevezetett takarékosági intézkedések keretében elsősorban olyan távolsági vonatok közlekedése marad el, melyek jellemzően gyengébb kihasználtsággal, nem a mértékadó irányokban és időszakokban közlekedtek és amelyek utasforgalmát a vonalon maradó többi vonat is megfelelően képes ellátni. Így Budapest – Békéscsaba közt napi másfél pár, valamint egy péntek-vasárnapi távolsági vonat nem közlekedik, további kettő csak pénteki, egy pedig péntek-vasárnap helyett csak a forgalmasabb vasárnapi napokon közlekedik. A menetrend továbbra is biztosítja Budapest és Békéscsaba között általában a kétóránkénti, de a valóban komolyabb utasforgalmú időszakokban az óránkénti kapcsolatot, ahogyan garantálja a nemzetközi összeköttetések további működését is.

Az elsősorban hivatásforgalmi igényeket, műszakos kiszolgálást és a kistelepüléseket ellátó személyvonatok a vonal teljes hosszában lényegileg változatlan mértékben továbbra is közlekednek.

Békéscsaba –Lőkösháza között a szolgáltatás mértéke egy gyengén kihasznált járatpárral csökken, de a hivatásforgalmi utasok számára fontos és az autóbusz csatlakozásokban érintett járatok továbbra is változatlan formában közlekednek, a viszonylaton napi 24 alkalommal. Ezeken felül Kétegyháza – Békéscsaba közt az eljutási lehetőségeket munkanapokon közel 20 autóbuszjárat, valamint a Békéscsaba – Mezöhegyes relációban további napi 19 személyvonat bővít.

A nem közlekedő távolsági vonatok regionális és távolsági funkcióinak a lehető legjobb pótlása érdekében a vonalon közlekedő intercity vonatok - a szegedi nagysikerű, ún. hibrid intercity-gyorsvonati rendszerhez hasonlóan - gyorsvonati kocsikat is továbbítani fognak. Ezzel biztosítanak ezeken a járatokon is a távolsági és regionális (hivatásforgalmi) utasok számára felármentes, megfizethető, új utazási lehetőségeket.

121. sz. vonal

Békéscsaba – Mezőhegyes – Újszeged

A vasútvonal utasforgalmilag két jól elkülönülő szakaszra bontható:

A Békéscsaba – Mezőhegyes vonalszakasz a dél-békési térségben fontos, gerinchálózati szerepet tölt be, jelentős utasforgalmat bonyolítva. A menetrend-módosítás ezt a vonalrészt nem érinti, a jelenleg működő, jól bevált menetrend nem változik.

A Mezőhegyes-Újszeged vonalszakaszon jelenleg kétóránként közlekednek a vonatok. A vonalon több utasszámlálást is tartottak az elmúlt időszakokban, melyek adatiból egyértelműen látszik, hogy az itt közlekedő vonatok utasszáma munkanapokon átlagosan 15-20 fő körül mozog. Ezekről csak 1-1 reggeli és délutáni járat kihasználtabb, de még ezek utasmennyisége sem haladja meg egy autóbusz ülőhely-kapacitását. Eközben a délelőtti és késő esti gyenge forgalmú időszakokban gyakran 10 fő alatti utasszámokat mértünk több, erősen kihasználatlan járaton.

A vonatok gyenge kihasználtsága elsősorban a vasúttal párhuzamos, jó minőségű, sűrű autóbusz-közlekedésre vezethető vissza. Az érintett településeket az autóbuszok területileg jobban feltárják, rövidebb rágyaloglási távolságot, sűrűbb megállókiosztást és nagyobb járatsűrűséget biztosítanak az utasok számára. Emellett biztosítják Szegeden a belvárossal való közvetlen kapcsolatot, miközben a személyvonatok csak Újszegedig jutnak el, átszállásra kényszerítve a városba tartó utasokat. Szeged – Makó között munkanapokon több mint 50 pár autóbuszjárat közlekedik, Makó – Nagylak között naponta 29 autóbuszjárat biztosítja a kiszolgálást. Szeged – Makó – Nagylak – Mezőhegyes útirányon napi 4 pár közvetlen autóbuszjárat közlekedik, emellett még Szeged és Mezőhegyes között kissé eltérő vonalvezetéssel további járatok állnak az utasok rendelkezésére. Az iménti számok az esetlegesen részzakaszokon közlekedő egyéb járatokat nem is tartalmazzák. A térség fejlett autóbusz-közlekedése biztosítja az ott élők számára a munkába, iskolába járás, illetve egyéb utazások lehetőségeit is.

A vasúti menetrend módosítása következtében egy jóval takarékosabb, kevesebb erőforrást és motorvonatot felhasználó menetrend szerkezet kerül kialakításra. Ez napi 2 pár vonat közlekedését jelenti. A közlekedő vonatok úgy kerültek kijelölésre, hogy a napi legnépszerűbb és legkihasználtabb reggeli és délutáni járatpárt tartalmazzák, biztosítsanak megfelelő csatlakozásokat Mezőhegyesen, valamint tegyék lehetővé Szegedre, illetve Mezőhegyesre a reggeli-délelőtti bejutás, majd a délutáni hazautazás lehetőségét.

A nem közlekedő vonatokkal kapcsolatban felmerülő igények megfelelő színvonalú ellátásáról jelenleg irodánk folyamatos egyeztetéseket folytat a területileg illetékes szolgáltató társaságokkal.

125. sz. vonal

Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes – Battonya

A vasútvonal a rajta zajló forgalom szempontjából 3 szakaszra bontható.

A Mezőtúr – Szarvas –Orosháza vonalrészén a személyvonatok kétóránként közlekednek, Mezőtúron elsősorban Budapest felé, Orosházán pedig Szeged és Békéscsaba felé csatlakozást biztosítva. A decemberi menetrendváltástól a Mezőtúr – Orosháza személyvonatok összekötésre kerültek az Orosháza – Mezőhegyes vonatokkal, így a járatok Békés-megye nyugati felén fekvő települések között biztosítják a sűrű, közvetlen összeköttetéseket. A kínálati ütemes menetrend ellenére a személyvonatok utasszámai a legtöbb esetben 10-20 fő körül mozognak, így a járatok általában egy szülő motorkocsiból kerülnek kiállításra. Számottevő hivatásforgalmi utas elsősorban a Mezőtúr – Szarvas vonalszakaszon mozog a reggeli és kora délutáni órákban. A szerény kihasználtságú járatok közül néhány délelőtti, illetve egy késő esti Mezőtúr – Szarvas személyvonatokon utazók száma feltűnően alacsony. A menetrend módosítástól az ominózus esti Mezőtúr – Szarvas vonatpár nem közlekedik. A menetrend-szerkezet továbbra is biztosítja a kínálati ütemes menetrendet, a megfelelő csatlakozásokat, illetve a hivatásforgalmi utasok szempontjából népszerű időfekvéseket.

Az Orosháza – Mezőhegyes vonalszakaszon kétóránként, ütemes menetrend szerint közlekednek a vonatok, csatlakozást biztosítva Orosházán Békéscsaba és Szeged irányába. Menetrendváltástól e vonatok immár közvetlen járatokként, egészen Mezőtúrig jutnak el. Az ütemesen közlekedő személyvonatokon felül a reggeli időszakban munkanapokon egy többletjárat is közlekedik Mezőhegyesről Orosházára, így bővítve tovább a kínálatot elsősorban az Orosházára tartó hivatásforgalmi utasok számára. Menetrendváltástól ezen a szakaszon a vonatok továbbra is megszokott rendben, és a jól bevált menetrend szerint közlekednek.

A vasútvonal messze leggyengébb utasforgalmú szakasza a Mezőhegyes – Battonya vonalrész. Ezen a szakaszon a személyvonatok feltűnően rossz kihasználtsággal közlekednek, az utasszámok járatonként általában a 10 főt sem érik el, de több vonat esetében mindösszesen 1-2 főnyi utasforgalom tapasztalható. Ennek legfőbb oka, hogy a két város között a lényegesen jobb vonalvezetést biztosító autóbusz-közlekedés szállítja az utasok túlnyomó többségét, menetrendileg igazodva a munka és iskolakezdésekhez. Menetrendváltástól egy új, takarékos, napi 4 vonatot tartalmazó menetrendi szerkezet kerül bevezetésre. Ez, a környező vonalak forgalmához igazodva biztosít, reggel és este 1-1 pár járatot, mely Orosháza, Szeged, Budapest reggeli-délelőtti elérését, és délután-este az onnan történő hazajutást biztosítja. Emellett az autóbuszos szolgáltató cégekkel folyamatos egyeztetések zajlanak, hogy a relációban közlekedő autóbuszjáratok a lehetőségekhez képest Mezőhegyes állomáson a megfelelő vonat-busz csatlakozásokat biztosítsák.

127. sz. vonal

Gyoma – Szeghalom – Vésztő

A vasútvonal szerepe a térség közlekedésében összetett. A vonal menetrendje ütemes, kétóránkénti közlekedést biztosít, a vonatok Gyoma állomáson jó csatlakozásokat biztosítanak Budapest, illetve Békéscsaba irányába is. A távolsági és regionális forgalom mellett a vasútvonal kiveszi a részét – igaz csak kisebb mértékben - az érintett települések egymás közti helyközi forgalmából is. E szerényebb aránynak az elsődleges oka, hogy a Gyoma – Dévaványa – Körösladány – Szeghalom útvonalon közlekedő autóbuszok a vasútnál jóval kedvezőbb vonalvezetést biztosítanak, a települések központjaiba is betérnek, míg a vasút csak zömmel a települések szélén lévő állomásokat érinti. Ennek megfelelően a Dévaványára és Gyomaendrődre irányuló diákforgalom vasúton mindösszesen 20-20 fő körül mozog, ahogyan a közbenső települések közt vasúton utazó utasok száma is mérsékelt. Továbbá Szeghalom, Vésztő és Körösladány településekre a rövidebb útvonalon, gyorsabban közlekedő közvetlen autóbuszjáratok biztosítják a megfelelő eljutási lehetőségeket Békéscsaba irányából.

A vonalon közlekedő vonatok utasforgalma, néhány kihasználtabb járatról eltekintve, legtöbbször 20-30 fő körül mozog – azaz nem éri el egy autóbusz ülőhelykapacitását – de néhány délelőtti és késő esti kihasználatlanabb járaton csupán 10 fő körüli utasszámok mérhetők. Ennek megfelelően a menetrend-módosítástól 1-1 gyengén kihasznált délelőtti és késő esti vonatpár nem közlekedik. A továbbiakban a vonal teljes hosszán 14, iskolaidőszakban Dévaványa – Szeghalom – Püspökladány relációban pedig egy további vonatpár közlekedik. A hivatásforgalmi utasok szempontjából fontos és kihasznált járatokat a módosítás nem érinti, az iskolába és munkába járás feltételeit, valamint a csatlakozások többségét a kialakuló takarékosabb menetrend-szerkezet, illetve a vasúttal párhuzamosan működő autóbusz-közlekedés továbbra is biztosítja.

128. sz. vonal

Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – (Szeghalom) – Püspökladány

Jelenleg Szeghalom-Püspökladány között kétórás ütemes, Püspökladányban Debrecen felé és felől, Szeghalomban Vésztő felé, felől közvetlen csatlakozással üzemelő menetrend van.

Szeghalom-Püspökladány között naponta 18 db, Szeghalom-Füzesgyarmat között 2 db (betétjárat) vonat közlekedik.

Az 1. számú Módosítás bevezetése után a vonalon 2 db vonattal fog kevesebb közlekedni. Az utasszámlálási adatok ismeretében a 37718-as Szeghalom (19:53)- Püspökladány (20:50) között, a 37721-es vonat Püspökladány (21:10)- Szeghalom (22:09) között kerül lemondásra.

A vasútvonallal párhuzamos autóbuszos közlekedés nincs. Irodánk 2012.03.12 én a lemondásra került vonatoknál kikérdezéses utasszámlálást tartott. A számlálás eredményeként az autóbuszos pótlást nem tartjuk szükségesnek. (37718 sz. vonaton 4 fő, a 37721 sz. vonaton 7 fő alkalmi utasok utazott, az ő eljutásuk a vonalon továbbra is közlekedő vonatokkal biztosított).

A vasútvonal utasforgalmilag két jól elkülönülő részre osztható:

A Békéscsaba – Gyula – Kötegyán – Vésztő szakasz bír számottevő utasforgalommal. Békéscsaba – Gyula – Kötegyán között a jelentősebb utasforgalomra tekintettel óránként közlekednek a személyvonatok, csúcsidőben a hivatásforgalmi igények miatt 1-1 többletjáratral. Az óránként közlekedő vonatok közül általában minden második továbbközlekedik Vésztő fele. Így a menetrend nemcsak a Békéscsabára, de a Gyulára való napi szintű iskolába- és munkába járás lehetőségeit is megteremti a vonal által érintett településekről. Ezen vonatok (főleg a Kötegyánig közlekedő ún. betétjáratok) közül, több járat csúcsidőszakon kívül, illetve az aktuálisan gyengébb utasforgalmú irányban alacsony kihasználtsággal közlekedik. Ezek többsége az utasszámlálási adatok alapján mindösszesen 12-15 fő körüli utasforgalommal bír.

A menetrend-módosítástól a vonalszakaszon a Békéscsaba – Kötegyán viszonylaton 5, jelenleg gyenge kihasználtsággal közlekedő személyvonat nem közlekedik. Ennek ellenére a vonalon kétóránként a Békéscsaba - Vésztő személyvonatok továbbra is közlekednek, valamint csúcsidőben Békéscsaba – Kötegyán között, a ténylegesen komolyabb utasforgalmú irányokban és időszakokban az óránkénti vonatközlekedés továbbra is megmarad. A menetrend változása a hivatásforgalmi utasok szempontjából fontos és kihasznált járatokat nem érinti, azok továbbra is változatlan formában közlekednek tovább, így biztosítva a munkába és iskolába járás feltételeit, illetve az egyéb utazási igényeket a csatlakozásokkal együtt. Így Békéscsaba – Gyula –Kötegyán között munkanapokon 33, Kötegyán – Vésztő között 22 vonat közlekedik majd. A Szeged – Gyula járatpár vasárnap kivételével Békéscsabáig rövidül, mely eredményeképpen a viszonylaton eszköztakarékos menetrend szerkezet alakítható ki. Azonban a Gyula – Szeged eljutási lehetőségek békéscsabai átszállással továbbra is biztosítottak maradnak. A közvetlen vonat vasárnaponként a jelentős diákforgalomra tekintettel továbbra is teljes útvonalon közlekedik

A gyengébb forgalmú Szeghalom – Püspökladány vonalszakaszon napközben kétóránként közlekednek a személyvonatok. A járatok utasterhelése a kínálati ütemes menetrend ellenére is csak mérsékelt, utasszámuk az esetek többségében a 20 főt is alig éri el. Ennél jóval alacsonyabb utasforgalom mérhető az esti utolsó vonatpár esetében, ahol – a legutóbbi mérések alapján – Szeghalom - Füzesgyarmat környékén mindösszesen néhány fő tartózkodik a járatokon. A menetrend-módosítástól ez, az alig kihasznált esti vonatpár nem közlekedik, de a vonalon napközben továbbra is kétóránként járnak a személyvonatok, napi 16 alkalommal, biztosítva továbbra is az eljutási lehetőségeket és a csatlakozásokat a vasút által érintett települések számára.

135. sz. vonal

Szeged-Békéscsaba

A vasútvonal Szeged és Békéscsaba között fontos kapcsolatot biztosít. A vonal utasforgalma jelentős, köszönhetően a végpontokon fekvő városok nagyságának és a kettő között elhelyezkedő további két nagyobb városnak, Hódmezővásárhelynek és Orosházának. Ennek megfelelően napközben a vasútvonalon a személy és sebesvonatok végigközlekednek kétóránként, csúcsidőszakban pedig óránként biztosítva a települések összeköttetését.

A kora reggeli és késő esti időszakokban, amikor a túl korai, vagy túl késői időpontok miatt már nincs értelme a vonatoknak végigközlekedni a vonalon, csak bizony rész-szakaszokon közlekednek a személyvonatok. Ezeken a rövidebb viszonylatú vonatokon azonban a napközben megszokottnál már jóval alacsonyabb utasszámok mérhetők. A leginkább jellemző ez a hétvégékre, mikor is ezeken a járatokon az utasok mennyisége a 8-10 főt is alig éri el.

A menetrend-módosítástól ezeknek a kora hajnali és késő esti vonatoknak a közlekedési intervalluma szűkül, így csak munkanapokon közlekednek, ezzel is mérsékelve a vonalon szolgáltatást teljesítő, meglehetősen gazdaságtalanul üzemeltethető szerelvények futásmennyiségét. A munkanapi közlekedéssel viszont továbbra is biztosítják a hajnali és késő esti eljutási lehetőségeket. A jelentősebb utasforgalmat bonyolító napközbeni Szeged-Békéscsaba viszonylatú vonatok továbbra is változatlan formában, napi 22-24 alkalommal közlekednek, az utazóközönség nagy megelégedésére. Ezeket egészíti ki naponta 2 Békéscsaba – Orosháza, 2 Szeged-Orosháza, valamint munkanapokon további 2 Orosháza-Békéscsaba és egy Orosháza-Szeged között közlekedő személyvonat.

147. sz. vonal

Kiskunfélegyháza – Szentés – Orosháza

A vasútvonal az utasforgalom szempontjából két, jól elkülönülő szakaszra bontható:

A vasútvonal Kiskunfélegyháza – Szentés közti szakaszán kétóránként ütemesen közlekednek a vonatok, melyek időfekvése – a jelentkező utazási igények alapján – a kiskunfélegyházi és szentesi csatlakozásokhoz került hangolásra. Ennek megfelelően a viszonylaton közlekedő vonatokat (melyek közül 10 Hódmezővásárhely – Kiskunfélegyháza relációban közlekedik) elsősorban a hosszabb távra, átszállással utazó távolsági utasok veszik igénybe. A menetrend-módosítás következtében a vonalszakaszon munkanapokon közlekedő 15 személyvonat továbbra is hiánytalanul közlekedik. A vasútvonal mentén jelentkező rövidebb távú és napi szintű hivatásforgalmi igényeket a jobb területi lefedettséget és nagyobb járatsűrűséget biztosító autóbusz-közlekedés látja el.

A vasútvonal gyér forgalmú Szentés – Orosháza szakaszán az utasforgalom nagysága a mérések alapján több járat esetében 5-10 főt sem éri el, de a legkihasználtabb vonatokon sem utazik 20 főnél több utas. Ezek az utasmennyiségek leginkább egy kisebb mikrobusz kapacitásának felelnek meg, így ezen a szakaszon kerül igazításra a közlekedő járatok száma az utasforgalom alacsony volumenéhez. Ennek keretében a vonalszakaszon napi 4, szentesi és orosházi csatlakozásokat lehetővé tévő vonat közlekedése valósul meg, jelentősen gazdaságosabb üzemvitelt lehetővé téve. A vonatok közül egy Nagyszénás – Orosháza – Szentés relációban közlekedik.

A vonal mentén jelentkező utazási igényeket – ahogyan ez eddig is jellemző volt – a szinte párhuzamosan közlekedő, de eközben jobb vonalvezetést biztosító autóbusz-közlekedés látja el. A szolgáltató cégekkel a tárgyalások jelenleg is zajlanak a vasúti kínálatot legjobban helyettesítő, Szentésen a vasúti csatlakozásokat is biztosító menetrend-szerkezet létrehozása céljából.